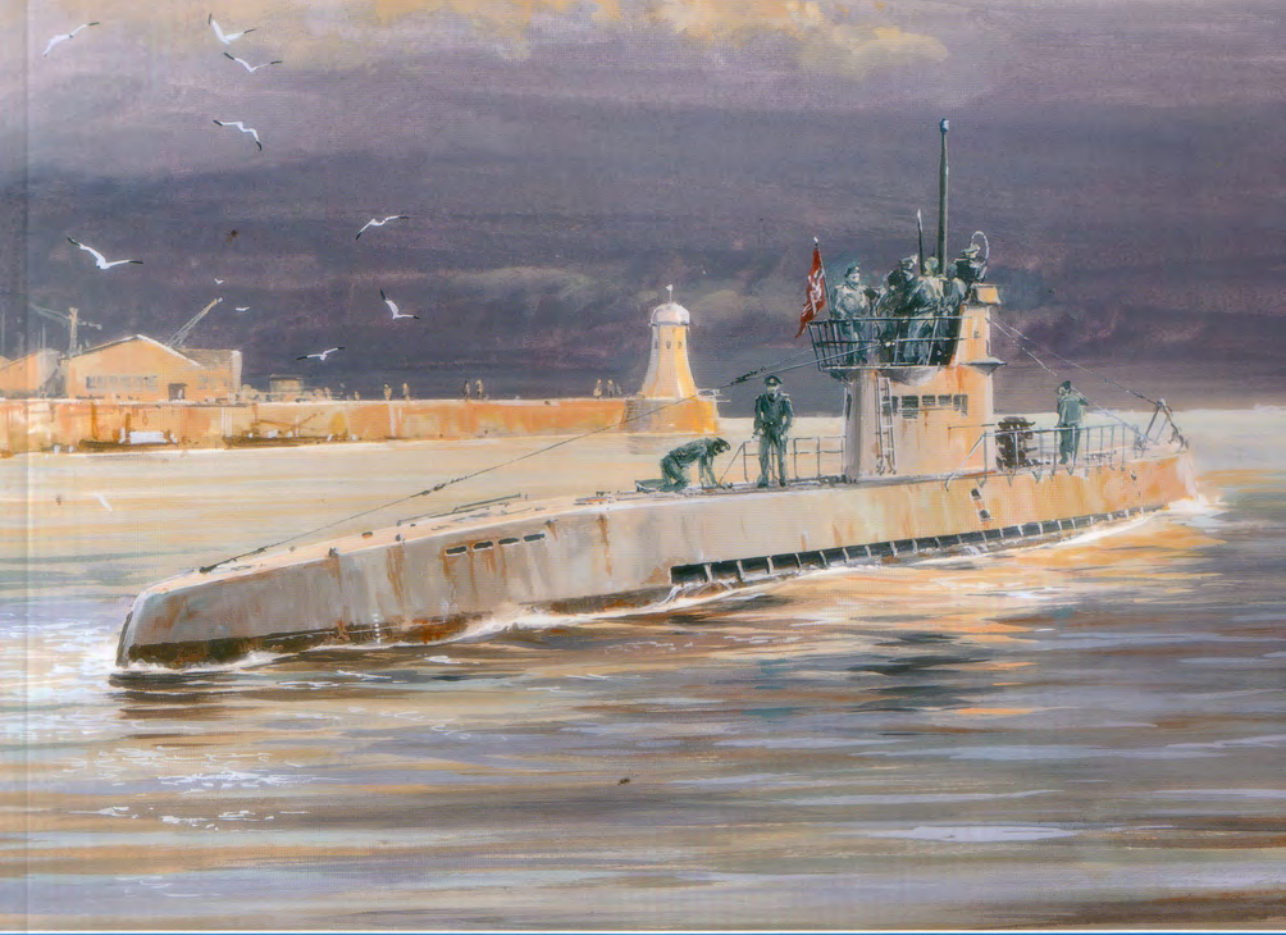
WALDEMAR TROJCA

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH

12

U-BOOTWAFFE
1939-1945
Cz. 3

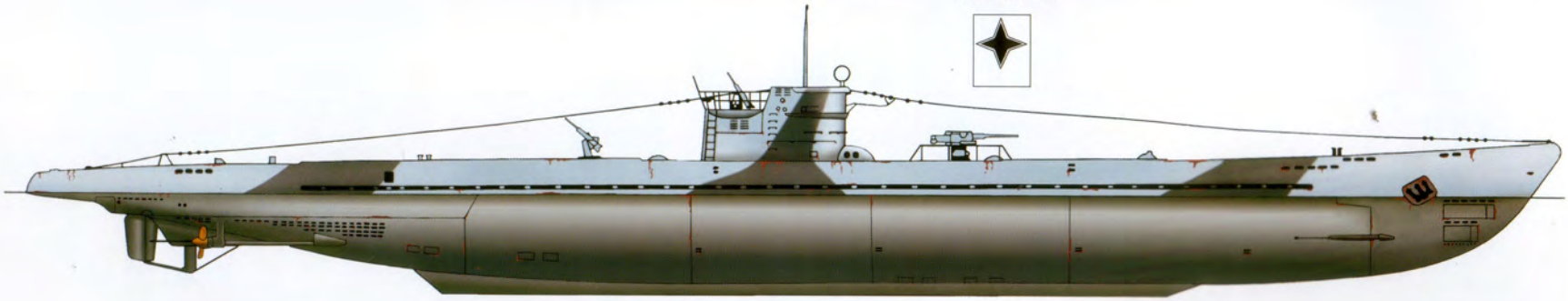


AJ-PRESS

U 123 (typ „IX B")

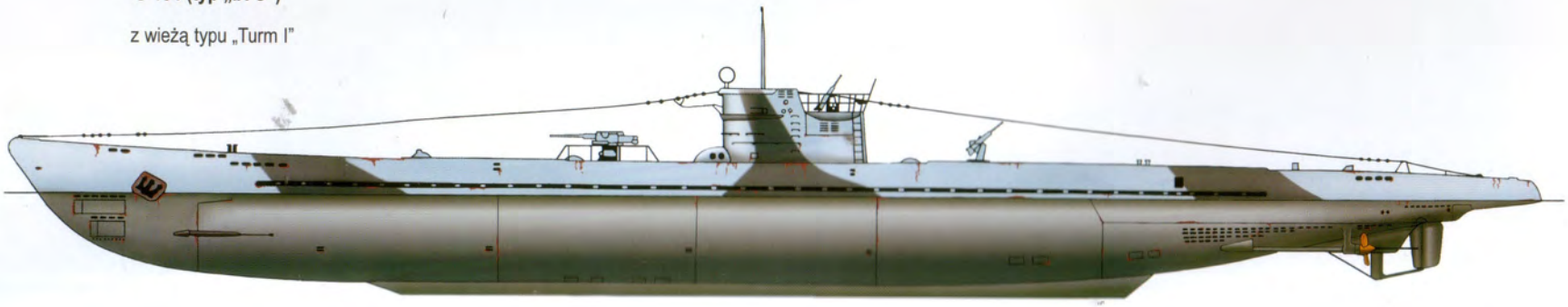
Malowanie z czerwca 1941.
Dowódca — Kptlt. Reinhard Herdegen.

Godło U 154



U 154 (typ „IX C")

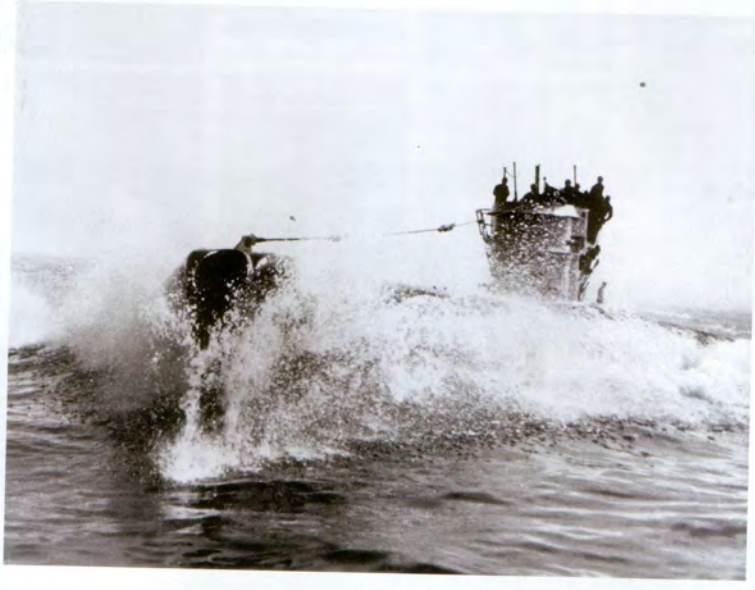
z wieżą typu „Turm I"



ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH

WALDEMAR TROJCA

U-BOOTWAFFE
1939-1945
Cz. 3



AJ-PRESS

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH® 12

AJ – PRESS
ul. Chrobrego 32
80-423 GDAŃSK
tel./fax: (+48-58) 344 99 73
tel. kom. 0-601 31 18 77
www: http://aj-press.home.pl
e-mail: aj-press@home.pl

Red. nacz. serii: **Adam Jarski**
Rys. na okładkę: **Grzegorz Nawrocki**
Plansze barwne: **Dariusz Skulski**
Rysunki: **A. Łopatniuk, M. Skwiot, T. Skwiot, W. Trojca**
Montaż rysunków: **Katarzyna B. Kwiatkowska**
Proj. graf. okładki i strony tytułowej: **Adam Jarski**
Redakcja: **Stanisław Treder, Katarzyna B. Kwiatkowska**
Korekta: **Katarzyna B. Kwiatkowska**
Skład: **A. Jarski, T. Skwiot, Katarzyna B. Kwiatkowska**

Druk: Drukarnia POZKAL, ul. Cegielna 10/12, 88-100 Inowrocław, tel. (0-52) 354 27 00

Dystrybucja krajowa i zagraniczna:
AJ-PRESS, ul. Chrobrego 32, 80-423 Gdańsk, tel./fax (0-58) 344 99 73, sklep@aj-press.home.pl

IBG sc, ul. Benedykta Hertza 2, Warszawa, tel./fax (0-22) 610 86 95

Księgarnia PELTA, ul. Świętokrzyska 16, 00-950 Warszawa, tel. (22) 828-57-78

Dystrybucja zagraniczna:
INTERMODEL, 267 24 Hostomice, Nadrazni 57, tel/fax: +420-311 584 825, intermodel@atlas.cz, CZECH REPUBLIC
distribution in Czech Republic and Slovakia

„AIRCONNECTION", 2355 Derry Rd. E Unit #7, Mississauga, ON L5S 1V6 CANADA, phone: (+1) 905 677-0016, fax: (+1) 905 677-0582, sale@airconnection.on.ca
sole distribution in USA and Canada

ISBN 83 – 86208 – 88 – 0

PRINTED IN POLAND

COPYRIGHT
© AJ-PRESS, 1999-2006

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi i elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przekazywania i odzwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich. Nazwy serii wydawniczych oraz szata graficzna a także nazwa i znak firmy są zastrzeżone w UP RP.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form by any means electrical, mechanical or otherwise without written permission of the publisher. Names of all series, layout and logo are trademarks registered in UP RP and are owned by AJ-PRESS.

Podziękowanie

Powstanie niniejszej publikacji nie byłoby możliwe bez pomocy moich przyjaciół i znajomych. Dziękuję przede wszystkim panu Randolfowi Kuglerowi, który udostępnił mi wiele potrzebnych materiałów źródłowych, Andrzejowi Szewczykowi, który przeczytał rękopis i udzielił mi wielu cennych wskazówek. Cenną pomoc okazali mi także p. W. Anton oraz p. H. J. i M. Fieguth.

Dedykacja

Niniejszą książkę dedykuję poległym w okresie II Wojny Światowej członkom załóg *U-Bootów*.
Ich widme mein Buch allen gefallenen Uboot-Fahrern in II Weltkrieg. ***Autor***

Materiał fotograficzny

Archiwum R. Kugler, M. Fieguth, A. Szewczyk, A. Łopatniuk, R. Schmidt, Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, niemiecka prasa oraz publikacje z okresu 1935–45, prasa oraz publikacje radzieckie z okresu 1941–80, brytyjska oraz amerykańska prasa oraz publikacje z okresu 1935–45, archiwum autora.

Na stronie tytułowej

U 200 w pierwszym etapie swojego ostatniego rejsu bojowego, pomiędzy Kiel a Bergen. *(via Autor)*

Polecamy — New books

W Twojej miejscowości nie możesz kupić naszych książek? Zamów je wysyłkowo:
tel./fax (058) 344-99-73

Zapraszamy też do korzystania z naszej księgarni internetowej pod adresem:
http://aj-press.com lub **http://aj-press.home.pl**

W przygotowaniu — Forthcoming books

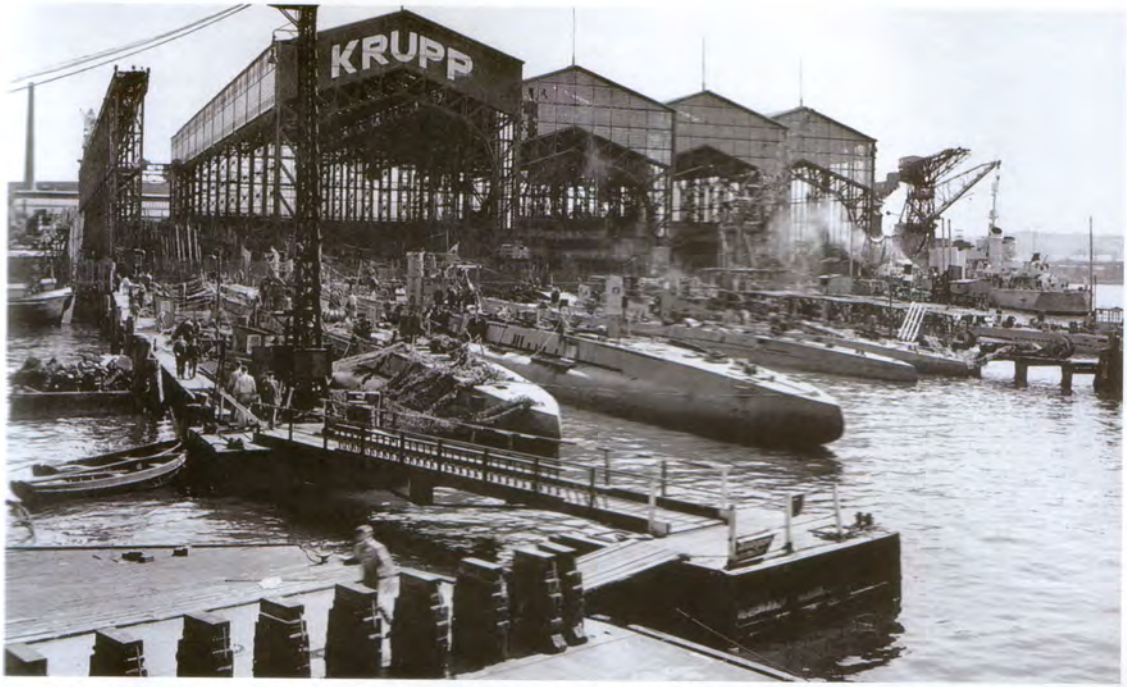
Encyklopedia Okrętów Wojennych:
- nr 26 Grom i Błyskawica cz. 3 (z czterech!)
- nr 38 Big Five cz. 3 (ostatnia)
- nr 40 Taiho cz. 2 (ostatnia)

Monografie Lotnicze:
- nr 60 Bell P-39, P-63 cz. 3 (ostatnia)
- nr 76 Bristol Beaufighter cz. 3 (ostatnia)
- nr 89 B-24 Liberator cz. 4 (ostatnia)
- nr 92 B-17 Flying Fortress cz. 3 (z czterech)

TankPower /GunPower:
- nr 8 PzKpfw V Panther vol. 8 (ostatnia)
- nr 21 Japońska broń pancerna vol. 5 (ostatnia)
- nr 19 Niemiecka artyleria okrętowa vol. 3 (z czterech)

Bitwy i Kampanie:
- nr 5 Korea 1950–53. Działania lotnicze
- nr 16 Prekursorzy. Pierwsze brytyjskie czołgi

Para Bellum:
- nr 4 Suez 1956



Niemieckie okręty podwodne sfotografowane w stoczni Krupp–Germaniawerft w Kilonii. Na zdjęciu widoczne są przy nabrzeżu: (od lewej) U 118, U 119 (jednostki minowe typu „X B") oraz trzy *U–Booty* typu „VII C" w końcowej fazie wyposażania. *(Archiv R. Kugler)*

Produkcja i rozwój *U–Bootów* w okresie od 1943 roku do maja 1945 r.

U–Booty z napędem Waltera do 1943 roku

Na początku lat trzydziestych zatrudniony w stoczni Germaniawerft niemiecki inżynier Hellmuth Walter konstruował turbinę gazową o mocy roboczej 2000 KM. W trakcie prac powstała idea stworzenia silnika cieplnego mającego napędzać pod wodą *U–Booty*, zapewniając im bardzo dużą prędkość. Potrzebny do pracy silnika tlen być uzyskiwany na drodze rozkładu nadtlenku wodoru (60% H_2O_2), zwanego w *Kriegsmarine* „Aurol".

W październiku 1933 roku H. Walter zaprezentował przedstawicielom marynarki wojennej projekt *U–Boota* z takim silnikiem. Pierwszym widocznym efektem pracy konstruktora było otrzymanie na początku 1939 roku zamówienia na eksperymentalny *U–Boot* Waltera oznaczony **V 80**. Z zachowaniem najściślejszej tajemnicy budowano tę jednostkę na przełomie lat 1939/40 w stoczni GW, zaś w kwietniu 1940 roku rozpoczęto próby. Turbina **V 80** osiągnęła moc 2000 KM. Jesienią na akwenach Zatoki Gdańskiej uzyskano rewelacyjną prędkość podwodną — 28,1 węzła. Jeszcze w tym samym roku powstał kolejny projekt oznaczony **V 300**; jednostka wyposażona w dwie turbiny o łącznej mocy 4000 KM miała rozwijać pod wodą prędkość dochodzącą do 25 węzłów.

We wrześniu 1940 roku powstała druga udoskonalona wersja projektu **V 300**, w której przewidziano dwa silniki wysokoprężne o łącznej mocy 600 KM, napędzające jednostkę na powierzchni, oraz dwie turbiny (w sumie 4000 KM) do poruszania się pod wodą. Ostateczny projekt **V 300** (wyporność 600 t) był gotowy we wrześniu 1941 roku. W lutym 1942 roku stocznia GW otrzymała zamówienie na taką jednostkę (**U 791**).

W listopadzie 1942 roku w obecności dowódcy *Kriegsmarine* Großadmirała Ericha Raedera i innych wysokich przedstawicieli O.K.M. zorganizowano na Helu pokazy **V 80**.

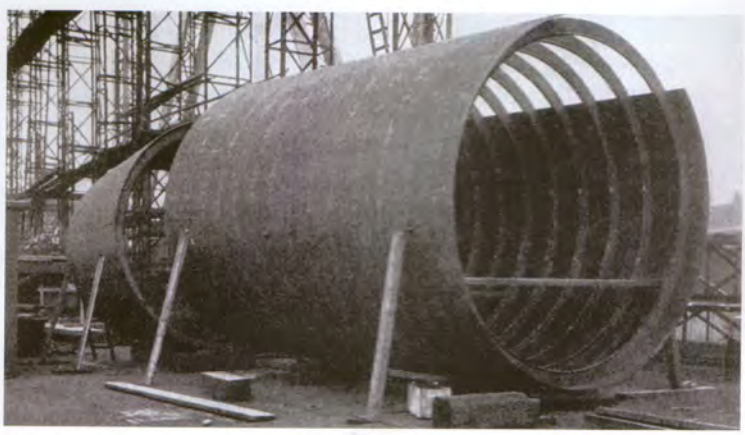
Ten rewolucyjny, jak na swoje czasy, *U–Boot* nie wzbudził u zebranych zainteresowania. Popierali oni w dalszym ciągu budowę jednostek typów „VII C" i „IX C". Jedynie Karl Dönitz, dowódca *U–Bootwaffe*, zauważył ogromne możliwości okrętów podwodnych nowej generacji i przy każdej sposobności monitował O.K.M., by kontynuowano nad nimi prace.

Ostatecznie K-Amt (urząd do spraw budowy okrętów) wydał zgodę na budowę w stoczni w Lubece (Lübeck) jednostki eksperymentalnej, z napędem projektu H. Waltera. Gdy okazało się, że stocznia ta nie posiada odpowiednich zdolności produkcyjnych prace nad czterema jednostkami eksperymentalnymi powierzono stoczniom GW i B & V. Projekt w stoczni B & V otrzymał oznaczenie „Wa 201" (Walter), a w stoczni GW oznaczenie „WK 201" (Walter–Krupp). Pierwsze plany tych *U–Bootów* stocznie przedstawiły w marcu 1942 roku. Latem były gotowe ostateczne projekty wykonawcze (projekt „WK 201" oznaczono później „WK 202"). Skutkiem ciągłych nacisków Dönitza jesienią 1942 roku O.K.M. wydało zgodę na budowę dwudziestu czterech *U–bootów* Waltera. Warunkiem były jednak pomyślnie przebyte próby czterech prototypów.

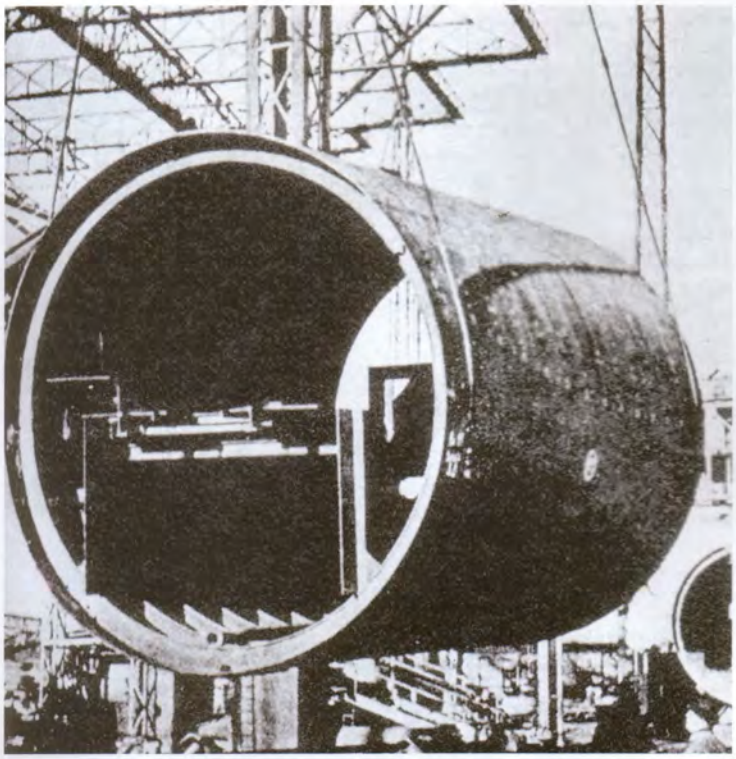
Typy „Wa 201" oraz „WK 202" w bojowej wersji (powiększone) otrzymały oznaczenie „XVII B" i „XVII G".

W zaawansowanym stadium prac nad *U–Bootem* Waltera powstał kolejny projekt, który oznaczono „XXII".

W grudniu 1942 roku rozpoczęto budowę czterech *U–Bootów* typu „Wa 201" oraz „WK 202". Pierwsze dwie jednostki były gotowe w październiku 1943 roku — były to **U 792** i **U 794**.



Na zdjęciu obok widoczny jest początkowy montaż poszczególnych segmentów jednostek typu „IX". *(via Autor)*



Na zdjęciu powyżej widoczny jest jeden z kilku segmentów prawdopodobnie jednostek typu „IX C", przygotowany do montażu na pochylni stoczniowej. *(via Autor)*

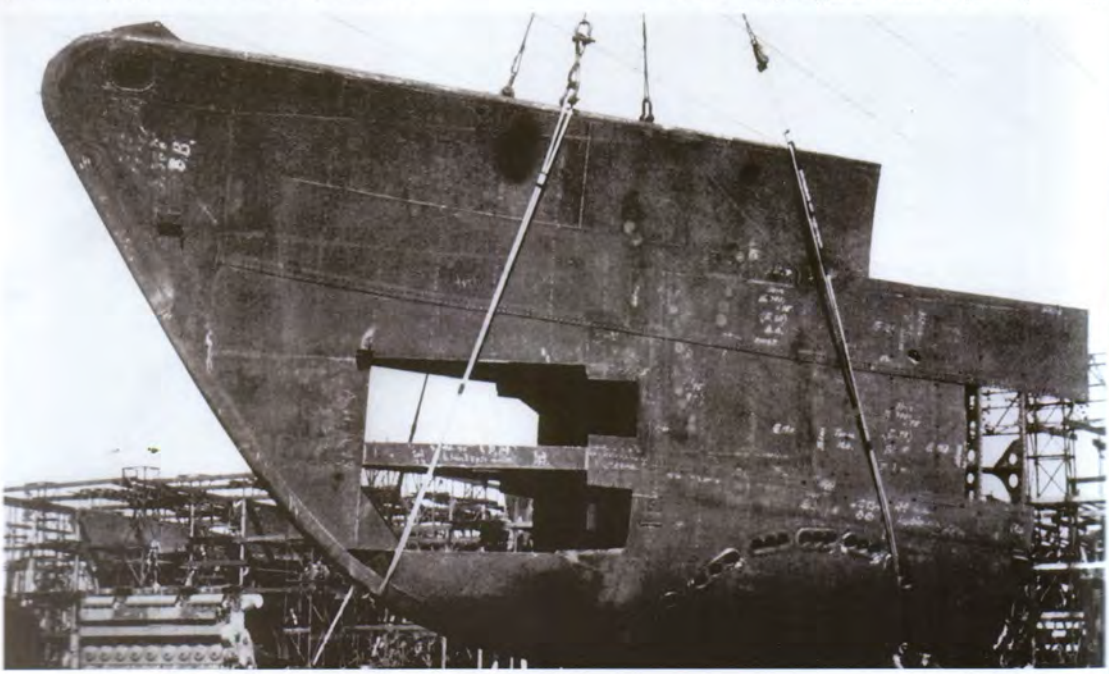
W styczniu 1942 roku, podczas narady Karl Dönitz zażądał od Waltera podjęcia prac nad dużym *U–Bootem* przeznaczonym do działań na Atlantyku. Tak powstał projekt jednostki o wyporności 800 t, oznaczonej **V 301**.

Prace nad *U–Bootami* Waltera napotykały na problemy spowodowane przede wszystkim brakiem odpowiedniej, do tak dużego projektu, ilości pracowników w dziale projektowym firmy Walter. Pomimo starań K. Dönitza sytuacja ta nie ulegała zmianie. Punktem zwrotnym była narada w Kancelarii Rzeszy 28 września 1942 roku, w której uczestniczył A. Hitler (obecni też byli Raeder i Keitel). Podczas zebrania K. Dönitz przedstawił referat zawierający jego koncepcje dotyczące budowy nowych *U–Bootów*. Od tej chwili nastąpiła radykalna zmiana sposobu myślenia w O.K.M. Zaniechano pomysłów udoskonaleń dla starych typów i skoncentrowano się na nowych rozwiązaniach. Naczelnym celem stało się możliwie szybkie wdrożenie do produkcji atlantyckiego typu *U–Boota* Waltera. Otrzymał on w firmie Walter oznaczenie „Pr. 476" (typ „XVIII"). W tym projekcie wprowadzono inny typ urządzenia napędowego niż w jednostce „Wa 201". Zastosowano sprężarkę spalin, dzięki której turbiny napędowe nie musiały pokonywać przy wydachu spalin ciśnienia słupa wody ponad zanurzonym *U–Bootem*.

W listopadzie 1942 roku, podczas jednej z kolejnych narad u K. Dönitza (z udziałem H. Waltera i jego współpracowników), stwierdzono, że prac projektowych nad jednostką typu „XVIII" nie uda się zakończyć w krótkim czasie i należy w pierwszej kolejności ukończyć projekt mniejszego typu „XVII". Problemem dla przyszłych *U–Bootów* Waltera stawało się także duże zapotrzebowanie na odpowiednio stężony nadtlenku wodoru (H_2O_2), którego produkcję na tak dużą skalę, i o właściwym stężeniu, dopiero rozpoczynano. Prace konstrukcyjne, z wdrożeniem do produkcji typu „XVIII" włącznie, zlecono stoczni Deutsche Werke Kiel AG (DWK). W styczniu 1943 roku zamówiono w stoczni DWK dwie jednostki tego typu (**U 796** oraz **U 797**). W ostatecznej wersji projektu zaprezentowanej w maju 1943 roku typ „XVIII" miał mieć długość 71.700 mm (początkowo zakładano 67.700 mm).

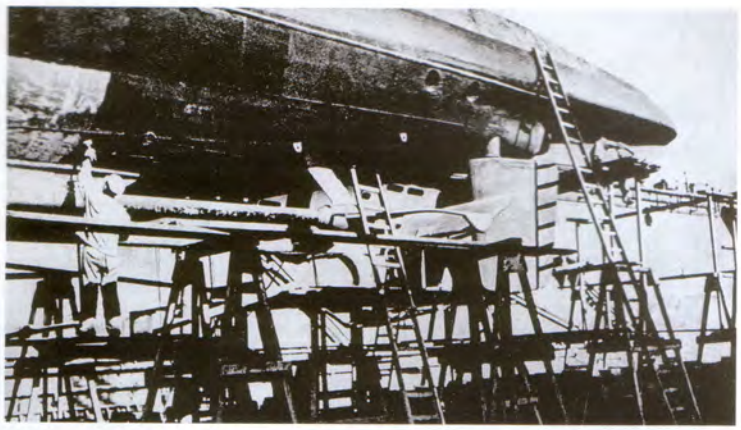
W 1941 roku w FKFS (instytut doświadczalny dla pojazdów i silników) w Stuttgarcie pracowano nad nowym rodzajem napędu dla *U–Bootów*, którym miał być silnik wy-

Poniższe zdjęcie ukazuje fragment sekcji dziobowej *U–Boota* U 1225, okrętu typu „IX C/40", pod który stępkę położono w dniu 21 lipca 1943 roku. *(via Autor)*



Końcowa faza malowania kadłuba jednostki typu „IX C" na pochylni stoczniowej.

(via Autor)



sokoprężny firmy Dräger, z zamkniętym systemem obiegu spalin oraz tlenu, działający w zanurzonym okręcie. Prace te doprowadziły do powstania projektu wstępnego jednostki o wyporności ok. 120 t i podwodnej prędkości 18 węzłów.

Napęd miał stanowić silnik wysokoprężny MB 502, firmy Daimler–Benz (stosowany w *S–Bootach* — kutrach torpedowych), o mocy 1400 KM. W początkach 1942 roku O.K.M. wycofało jednak swoje zamówienie na ten typ silnika i postawiło na napęd Waltera. Ale już na początku 1943 roku O.K.M. ponownie wyraziło zainteresowanie napędem z zamkniętym obiegiem firmy Dräger. W lutym 1943 roku stocznia Deschimag, która również była zainteresowana wykorzystaniem tego typu napędu, przedłożyła O.K.M. wstępny projekt *U–Boota* o wyporności 350 t (stocznia Deschimag nie brała udziału w pracach związanych z *U–Bootami* Waltera). Projekt ten przewidywał prędkość podwodną 23 węzły, a zapas przewożonego tlenu miał wynosić 7500 kg (10 butli ze sprężonym do 400 atm. tlenem).

W marcu 1943 roku O.K.M. zleciło stoczni Deschimag budowę jednostki eksperymentalnej. Prace nad nią jednak zawieszono — w sierpniu 1943 roku priorytet w projektowaniu i produkcji przyznano nowym typom „XXI" oraz „XXVIII". W grudniu 1943 roku O.K.M. powróciło do zarzuconego projektu. W pracach wzięła udział stocznia GW, w której miano zbudować kadłub dla jednostki eksperymentalnej. W tym celu planowano wykorzystać projekt konstrukcji przewidziany dla *U–Boota* Waltera typu „XVII G". Zachodziła jednak konieczność wprowadzenia znacznych zmian konstrukcyjnych. Równolegle prowadzono prace i testy nad urządzeniami napędowymi. W grudniu 1943 roku, podczas dziesięciogodzinnego testu, zespół napędowy pracował w obiegu zamkniętym bez zakłóceń. Chcąc przyspieszyć prace, na początku roku 1944 rozważano w stoczni GW możliwość wykorzystania do testów przebudowanego w tym celu *U–Boota* typu „VII B" (jednostka szkolna). O.K.M. obstawało jednak przy jednostce opartej na bazie typu „XVIII G", która w tym celu otrzymała oznaczenie „XVIII K". W połowie 1944 roku stocznia GW uzyskała zamówienie na budowę jednostki eksperymentalnej (**U 798**). Budowy tej jednostki nie sfinalizowano do czasu zakończenia II Wojny Światowej.

U–Booty z napędem Waltera w końcowej fazie wojny

Pierwsze dwa *U–Booty* Waltera typu „XVII A" (**U 792** oraz **U 794**) były gotowe pod koniec 1943 roku. Przeprowadzono wiele prób i testów, które wykazały konieczność wprowadzenia kilku poprawek, ale potrzeba kontynuacji doświadczeń przesunęła te prace i obie jednostki przepłynęły do portu w Helu (Hela), gdzie dokonywano dalszych prób. W dniu 4 kwietnia 1944 roku na mili pomiarowej **U 792** uzyskał prędkość podwodną wynoszącą 20,6 węzła. W tym samym miesiącu oddane zostały kolejne jednostki **U 793** oraz **U 795** (typ „XVII A"). Pomimo początkowych trudności z urządzeniami napędowymi w *U–Bootach* Waltera udało się do jesieni 1944 roku usunąć większość problemów i uzyskać pozytywne wyniki w czasie testów.

Przegląd typów *U–Bootów* zbudowanych i projektowanych od 1935 do 1945 roku

Okręt podwodny typu „IX" (używane jest także oznaczenie „IX A")

Powstał jako następca typu „I A". Pierwsze cztery jednostki zostały zamówione we wrześniu 1936 roku. Typ „IX" przeznaczony był do działań na odległych akwenach.

W sumie zbudowano w stoczni Deschimag AG Weser (Bremen) osiem jednostek typu „IX"; były to: **U 37**–**U 44** (numery stoczniowe 942–949).

Dane techniczne

— wyporność
  nawodna: 1032,0 m³
  podwodna: 1153,0 m³
  podwodna bojowa (maksymalna): 1408,0 m³
— wymiary podstawowe
  długość całkowita: 76.500 mm
  szerokość maksymalna: 6510 mm (6800 mm)
  zanurzenie: 4700 mm
  wysokość całkowita: 9400 mm
  długość kadłuba sztywnego: 58.750 mm
  szerokość kadłuba sztywnego: 4400 mm
  grubość kadłuba sztywnego: 18,5 mm (maksymalnie)
— urządzenia napędowe
  napęd nawodny: 2 silniki wysokoprężne firmy MAN
  typ silnika: M 9 V 40/46 (9 cylindrów, czterosuwowy z doładowaniem)
  moc maksymalna (30 minut): 2 × 2500 KM (490 obr./min)
  moc maksymalna (120 minut): 2 × 2350 KM (480 obr./min)
  moc maksymalna (stała): 2 × 2200 KM (470 obr./min)
  liczba obrotów: 470–490 obr./min
  zużycie paliwa: 180 g/KM/godz.
  napęd podwodny: 2 silniki elektryczne firmy SSW
  typ: 2 GU 345/34
  moc maksymalna (60 minut): 2 × 500 KM (275 obr./min)
  moc maksymalna (stała): 2 × 210 KM (205 obr./min)
  moc maksymalna stała (jako generator): 2 × 416 kW (450 obr./min, 220 V)
— śruba napędowa
  ilość: 2
  średnica: 1920 mm (1720 mm)
  liczba łopat na śrubie: 3
  materiał: SoGMs (stop mosiądzu)
— maksymalna prędkość
  nawodna: 18,2 w
  podwodna: 7,7 w
— zasięg maksymalny
  nawodny (przy prędkości 10 w): 10.500 mil morskich
  nawodny (przy prędkości 12 w): 8100 mil morskich
  nawodny przy prędkości 18,2 w): 3800 mil morskich
  wysokoprężny/elektryczny (przy prędkości 10 w): 11.350 mil morskich
  podwodny (przy prędkości 4 w): 65 (78) mil morskich

Na zdjęciu obok moment wodowania jednostki w stoczni. *(via Autor)*

Moment wodowania bocznego jednostki typu „IX B".

(via Author)

— ilość zabieranego paliwa: 154.000 kg
— akumulatory
ilość: 2
rodzaj: 62–ogniwowy (ogniwa w pojemnikach z warstwą ochronną z miękkiej gumy)
typ: AFA 36 MAK 740 W
pojemność: 9620 Ah
czas rozładowania: 20 godzin
masa akumulatorów: 74.900 kg
— zanurzenie
próbne maksymalne: 100 m
niszczące (wyliczeniowe): 200 m
— czas zanurzenia alarmowego: 35 sekund
— uzbrojenie torpedowe
liczba wyrzutni dziobowych: 4
liczba wyrzutni rufowych: 2
— liczba zabieranych torped: 22 lub 66 min typu TMB lub 44 miny typu TMA
— uzbrojenie artyleryjskie: 1 × 10,5 cm SK C/35, 1 x 3,7 cm, 1 × 2 cm
— zapas amunicji
kaliber 10,5 cm: 180 pocisków
kaliber 3,7 cm: 2625 pocisków
kaliber 2 cm: 4250 pocisków
— załoga:
oficerowie: 4
marynarze: 44

U 38 posiadał początkowo jeden akumulator (62 ogniwa) typu AFA MAK 740 W o pojemności 4360 Ah oraz jeden akumulator (62 ogniwa) typu AFA MAL 740 W o pojemności 5640 Ah. **U 39–U 41** posiadały początkowo dwa akumulatory (po 62 ogniwa) typu AFA 36 MAK 740 W o łącznej pojemności 9620 Ah.

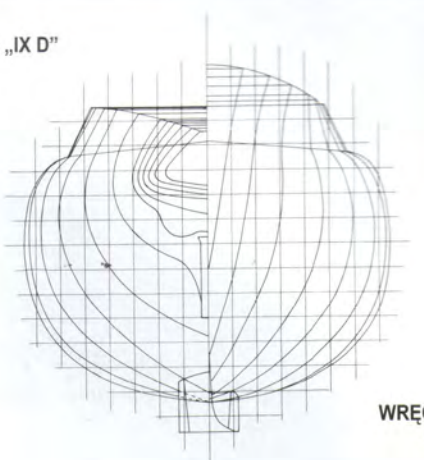
U 37 oraz **U 43** posiadały od początku dwa akumulatory (po 62 ogniwa) typu AFA MAL 740 W o wspólnej pojemności 11.300 Ah.

Te same akumulatory otrzymały w późniejszym czasie także **U 38–U 41**.

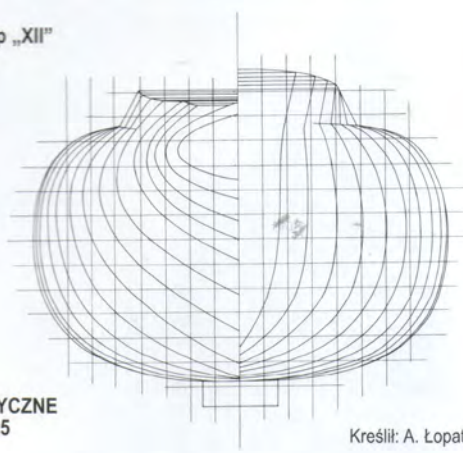
Na **U 37** zabudowano w celach testów kiosk przeznaczony dla typu „XXI". Miał on formę otwartą od góry. W wyniku przeprowadzonych prób w budowanych jednostkach typu „XXI" zamknięto ją — uzyskano w ten sposób dużo lepszą hydrodynamikę.

Początkowo pojemniki ogniw wykonywano z twardej gumy (kauczuk). Później zastosowano, zamiast deficytowego kauczuku, tworzywo o nazwie *Buna* 85. Warstwa ochronna (grubość 3 mm) z miękkiej gumy była wulkanizowana z pojemnikami ogniw.

Typ „IX D"

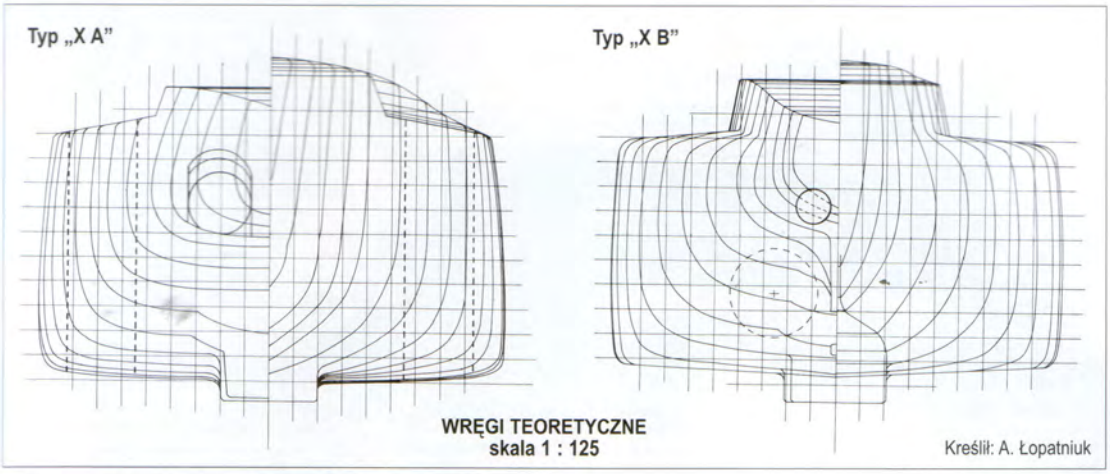


Typ „XII"



WRĘGI TEORETYCZNE
skala 1 : 125

Kreślił: A. Łopatniuk



WRĘGI TEORETYCZNE
skala 1 : 125

Kreślił: A. Łopatniuk

Urządzenie doładowujące silniki wysokoprężne M 9 V 40/46 należało do typu *Büchi Gebläseaufladung* i napędzane było gazami spalinowymi silników.

Z 22 zabieranych torped 12 znajdowało się w pojemnikach (wodoszczelne i ciśnienioodporne) na pokładzie (cztery na przednim i osiem na tylnym pokładzie). Od przełomu lat 1943/1944 zdemontowano działo pokładowe kalibru 10,5 cm i wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze instalując 4 × 2 cm *Zwilling* (8500 pocisków).

Jednostki typu „IX" posiadały trzy peryskopy.

Okręty podwodne typu „IX B"

Dalsze rozwinięcie typu „IX". Zmiany objęły między innymi powiększenie zbiorników paliwa oraz podwyższenie górnego pokładu.

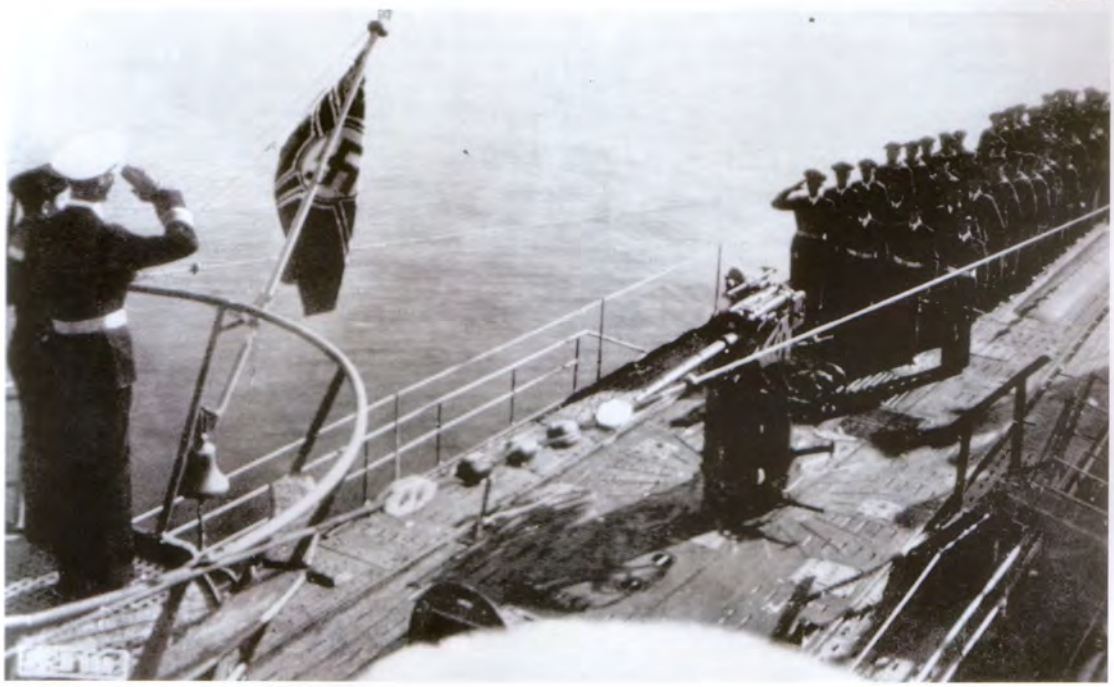
W latach 1937–1940 w stoczni Deschimag AG Weser (Bremen) zbudowano w sumie 14 jednostek typu „IX B"; były to (numery stoczniowe w nawiasach): **U 64** (952), **U 65** (953), **U 103**–**U 111** (966-973, 976), **U 122**–**U 124** (954–956).

Dane techniczne

— wyporność
nawodna: 1051,0 m³
podwodna: 1178,0 m³
podwodna bojowa (maksymalna): 1430,0 m³
— wymiary podstawowe
długość całkowita: 76.500 mm
szerokość maksymalna: 6760 mm (6800 mm)
zanurzenie: 4700 mm
wysokość całkowita: 9600 mm
długość kadłuba sztywnego: 58.750 mm
szerokość kadłuba sztywnego: 4400 mm
grubość kadłuba sztywnego: 18,5 mm (maksymalnie)
— urządzenia napędowe
napęd nawodny: 2 silniki wysokoprężne firmy MAN
typ: M9V 40/46 (9 cylindrów, czterosuwowy
z doładowaniem)
moc maksymalna (30 minut): 2 × 2500 KM
(490 obr./min)
moc maksymalna (120 minut): 2 × 2350 KM
(480 obr./min)
moc maksymalna (stała): 2 × 2200 KM (470 obr./min)
liczba obrotów: 470–490 obr /min
zużycie paliwa: 180 g/KM/godz.
napęd podwodny: 2 silniki elektryczne firmy SSW
typ: 2 GU 345/34
moc maksymalna (60 minut): 2 × 500 KM
(275 obr./min)
moc maksymalna (stała): 2 × 210 KM (205 obr./min)
moc maksymalna stała (jako generator): 2 × 416 kW
(450 obr./min, 220V)
— śruba napędowa
ilość: 2
średnica: 1720 mm (1920 mm)

Moment wcielenia do służby U 196 (jednostka typu „IX D2") w dniu 11 września 1942 roku.

(via Autor)



Okręt podwodny U 39 (*U–Boot* typu „IX A") wypływający z bazy.

(Archiwum A. Szewczyka)

liczba łopat na śrubie: 3
materiał: SoGMs (stop mosiądzu); Stg 45.81 BK (od 1942 roku)
— maksymalna prędkość
nawodna: 18,2 w
podwodna: 7,3 w
— zasięg maksymalny
nawodny (przy prędkości 10 w): 12.000 mil morskich
nawodny (przy prędkości 12 w): 8700 mil morskich
nawodny przy prędkości 18,2 w): 3800 mil morskich
wysokoprężny/elektryczny (przy prędkości 10 w): 12.400 mil morskich
podwodny (przy prędkości 4 w): 64 mil morskich
— ilość zabieranego paliwa: 165.000 kg
— akumulatory
ilość: 2
rodzaj: 62–ogniwowy (ogniwa w pojemnikach z warstwą ochronną z miękkiej gumy)
typ: AFA 33 MAL 740 W
pojemność: 11.300 Ah
czas rozładowania: 20 godzin
masa akmulatorów: 74.900 kg
— zanurzenie
próbne maksymalne: 100 m
niszczące (wyliczeniowe): 200 m
— czas zanurzenia alarmowego: 35 sekund
— uzbrojenie torpedowe
wyrzutnie dziobowe: 4
wyrzutnie rufowe : 2
— liczba zabieranych torped: 22 lub 66 min typu TM albo 44 miny typu TMA
— uzbrojenie artyleryjskie: 1 × 10,5 cm SK C/35, 1 × 3,7 cm, 1 × 2 cm
— zapas amunicji
kaliber 10,5 cm: 180 pocisków
kaliber 3,7 cm: 2625 pocisków
kaliber 2 cm: 4250 pocisków
— załoga
oficerowie: 4
marynarze: 44

Początkowo pojemniki ogniw wykonywano z kauczuku. Ponieważ był on materiałem deficytowym stosowano później tworzywo *Buna* 85. Warstwa ochronna (grubość 3 mm) z miękkiej gumy była wulkanizowana z pojemnikami ogniw. Od przełomu lat 1942/43 zastępowano wulkanizowane osłony ogniw akmulatorów klejonymi osłonami z gumy miękkiej w postaci worków. Okazały się one odporniejsze i zatrzymywały ok. 95% wszystkich wylań kwasu na skutek pęknięcia pojemników ogniw (w przypadku osłon wulkanizowanych liczba ta wynosiła 50%).

Urządzenie doładowujące silników wysokoprężnych M 9 V 40/46 należało do typu *Büchi Gebläseaufladung* i napędzane było gazami spalinowymi silników.

U 103, **U 104**, **U 124** posiadały wyposażenie radiowe dla tzw. *Nachrichtenboot*.

U 107 był jedyną jednostką typu „IX B", którą wyposażono w kwietniu 1944 roku w *Schnorchel*.

Z 22 zabieranych torped 12 znajdowało się w pojemnikach (wodoszczelne i ciśnienioodporne) na pokładzie (cztery na przednim i osiem na tylnym). Od przełomu lat 1943/44 zdemontowano działo pokładowe kalibru 10,5 cm i wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze — zainstalowano 4 × 2 cm *Zwilling* (8500 pocisków).

Jednostki typu „IX B" posiadały trzy peryskopy.

Okręty podwodne typu „IX C"

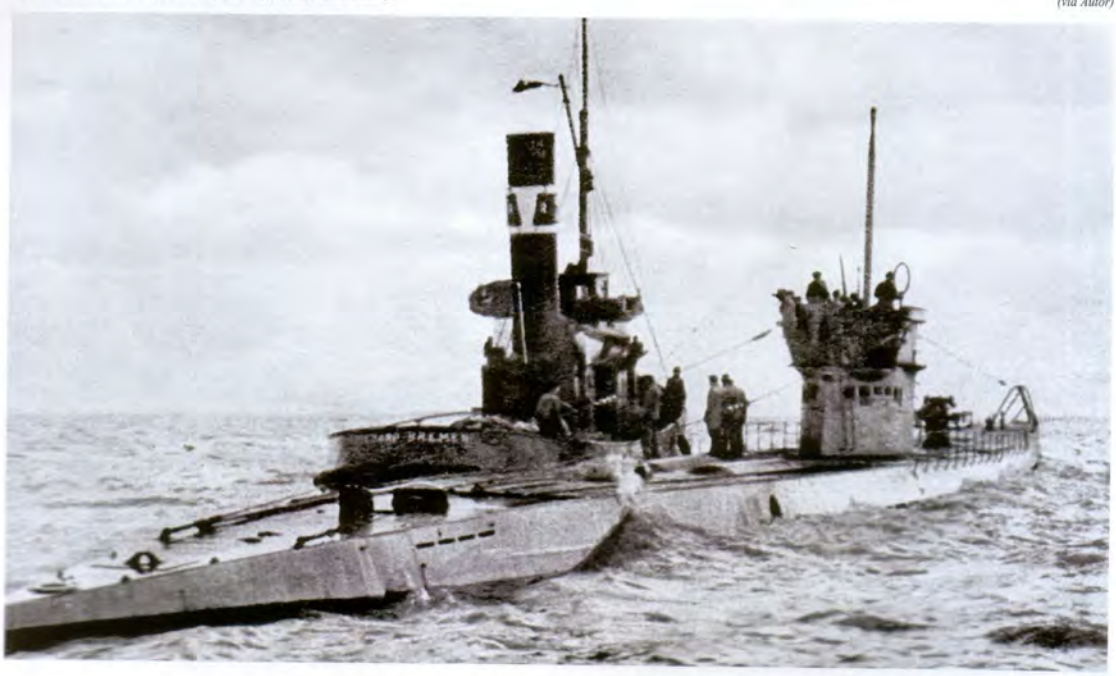
Kolejna wersja typu „IX", która otrzymała powiększone zbiorniki paliwa. Obniżono też konstrukcję kadłuba zewnętrznego. Pierwszą jednostkę zaczęto budować w lutym 1940 r.

Stocznie, które zbudowały łącznie 54 jednostki typu „IX C" to (w nawiasie numery stoczniowe):
— Deschimag AG Weser (Bremen)
U 66–U 68 (985–987), **U 125–U 131** (988–994), **U 153–U 160** (995–1000), **U 171–U 176** (1009–1016); w sumie 24 jednostki (**U 66–U 68** przemianowano z **U 122–U 124** w chwili wybuchu II WŚ w celu zmylenia przeciwnika).
— Deschimag AG Weser, Seebeck (Wesermünde)
U 161–U 166 (700–705), w sumie sześć jednostek,
— Deutsche Werft (Hamburg)
U 501–U 524 (291–296, 303–320), w sumie 24 okręty.

Dane techniczne
— wyporność
nawodna: 1120,0 m³
podwodna: 1232,0 m³
podwodna bojowa (maksymalna): 1540,0 m³
— wymiary podstawowe
długość całkowita: 76.760 mm (76.800 mm)
szerokość maksymalna: 6760 mm (6800 mm)
zanurzenie: 4670 mm (4700 mm)

Jedno z wielu zdjęć retuszowanych przez cenzurę wojskową przedstawiające jednostkę typu „IX B" na pełnym morzu. Cenzor usunął tło, które umożliwiłoby identyfikację bazy morskiej.

(via Autor)



U 106, przedstawiciel typu „IX B".

(via Autor)

wysokość całkowita: 9600 mm
długość kadłuba sztywnego: 57.750 mm (58.750 mm)
szerokość kadłuba sztywnego: 4400 mm
grubość kadłuba sztywnego: 18,5 mm (maksymalnie)
— urządzenia napędowe
napęd nawodny: 2 silniki wysokoprężne firmy MAN
typ: M9V 40/46 (9 cylindrów, czterosuwowy z doładowaniem)
moc maksymalna (30 minut): 2 × 2500 KM (490 obr./min)
moc maksymalna (120 minut): 2 × 2350 KM (480 obr./min)
moc maksymalna (stała): 2 × 2200 KM (470 obr./min)
liczba obrotów: 470–490 obr./min
zużycie paliwa: 180 g/KM/godz.
napęd podwodny: 2 silniki elektryczne firmy SSW
typ: 2 GU 345/34
moc maksymalna (60 minut): 2 × 500 KM (275 obr./min)
moc maksymalna (stała): 2 × 210 KM (205 obr./min)
moc maksymalna stała (jako generator): 2 × 416 kW (450 obr./min, 220 V)
— śruba napędowa
ilość: 2
średnica: 1720 mm (1920 mm)
liczba łopat na śrubie: 3
materiał: SoGMs (stop mosiądzu); Stg 45.81 BK (od 1942 roku)
— maksymalna prędkość
nawodna: 18,3 w
podwodna: 7,3 w
— zasięg maksymalny
nawodny (przy prędkości 10 w): 13.450 mil morskich
nawodny (przy prędkości 12 w): 11.000 mil morskich
wysokoprężny/elektryczny (przy prędkości 10 w): 16.300 mil morskich
podwodny (przy prędkości 4 w): 63 mil morskich
podwodny (przy prędkości 2 w): 128 mil morskich
— ilość zabieranego paliwa: 207.510 kg (208.000 kg)
— akumulatory
ilość: 2
rodzaj: 62-ogniwowy (w pojemnikach z warstwą ochronną z miękkiej gumy)
typ: AFA 33 MAL 740 W
pojemność: 11.300 Ah
czas rozładowania: 20 godzin
masa akumulatorów: 74.900 kg
— zanurzenie
próbne maksymalne: 100 m
niszczące (wyliczeniowe): 200 m
— czas zanurzenia alarmowego: 35 sekund
— uzbrojenie torpedowe
wyrzutnie dziobowe: 4
wyrzutnie rufowe: 2
— liczba zabieranych torped: 22 lub 66 min typu TMB albo 44 miny typu TMA
— uzbrojenie artyleryjskie: 1 × 10,5 cm SK C/35, 1 × 3,7 cm, 1 × 2 cm
— zapas amunicji
kaliber 10,5 cm: 180 pocisków
kaliber 3,7 cm: 2625 pocisków
kaliber 2 cm: 8500 pocisków
— załoga
oficerowie: 4
marynarze: 44

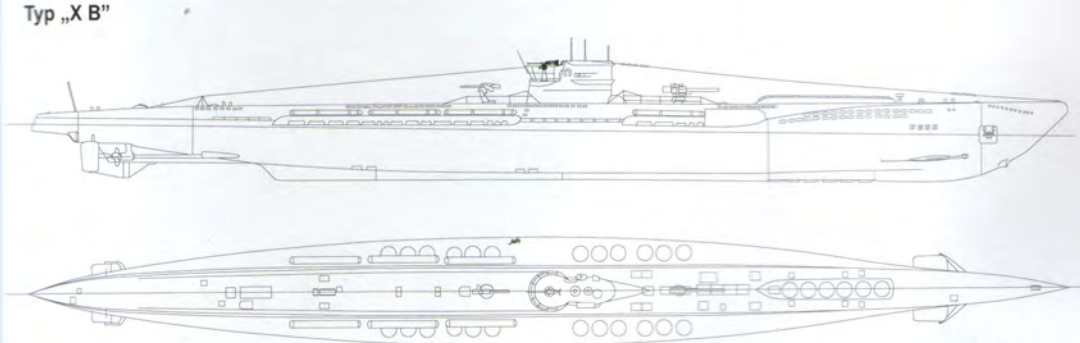
Początkowo pojemniki ogniw wykonywano z twardej gumy (kauczuk). Później stosowano, w miejsce deficytowego kauczuku, tworzywo *Buna* 85. Warstwa ochronna (grubość 3 mm) z miękkiej gumy była wulkanizowana z pojemnikami ogniw. Od przełomu lat 1942/43 zastępowano wulkanizowane osłony ogniw akumulatorów klejonymi osłonami z gumy miękkiej w postaci worków. Okazały się one dużo bardziej odporne i zatrzymywały ok. 95% wszystkich wylań kwasu na skutek pęknięcia pojemników ogniw (w przypadku osłon wulkanizowanych — 50%).

Tabela 1

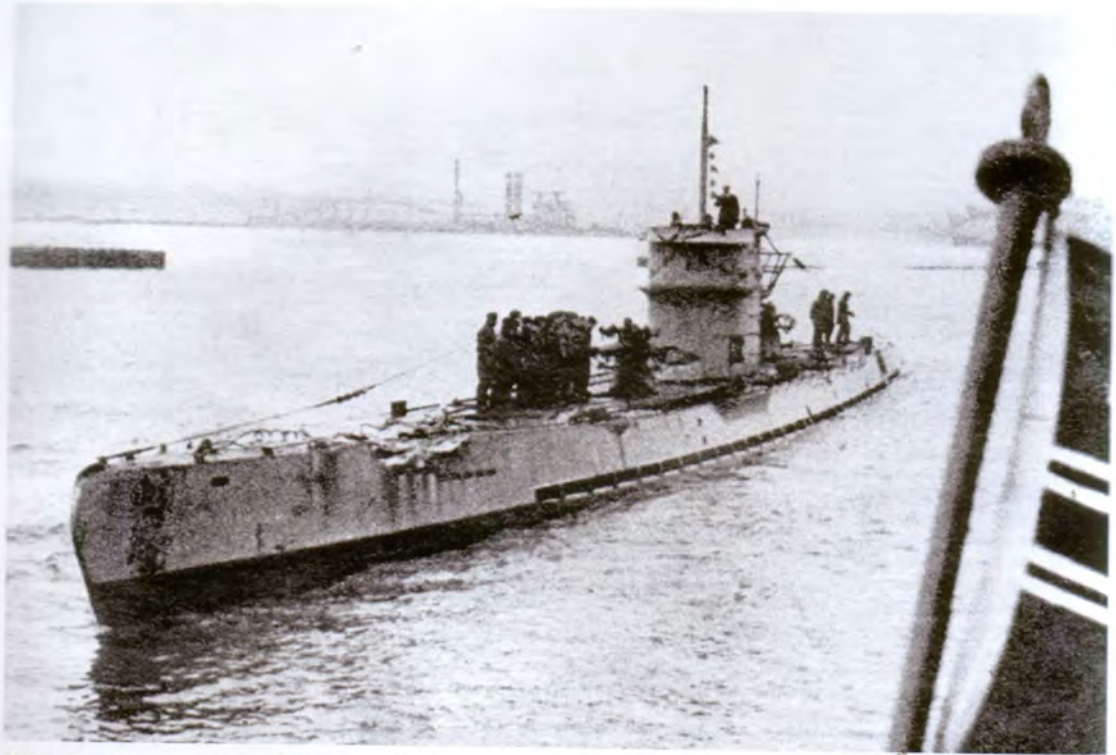
Porównanie długości poszczególnych *Schuß* (element) kadłuba sztywnego w jednostkach typu „VII C" oraz „IX C"

Numer *Schuß*	Typ „VII C"	Typ „IX C"
I	6000 mm	3850 mm
II	3500 mm	4900 mm
III	5500 mm	4200 mm
IV	7100 mm	7000 mm
V	9100 mm	6300 mm
VI	7200 mm	7700 mm
VII	7900 mm	6300 mm
VIII	3100 mm	7000 mm
IX	—	7700 mm
X	—	2800 mm

Typ „X B"



Rys. T. Skwiot



Kolejny powrót z rejsu bojowego *U–boota* typu „IX C".

(via Autor)

Urządzenie doładowujące silniki wysokoprężne M 9 V 40/46 należało do typu *Büchi Gebläseaufladung* i napędzane było gazami spalinowymi silników.

U 125–U 131, **U 153–U 158** posiadały wyposażenie radiowe dla tzw. *Nachrichtenboot*.

U 162–U 166 nie miały możliwości zabierania uzbrojenia minowego.

Z 22 zabieranych torped 12 znajdowało się w pojemnikach (wodoszczelnych i ciśnienioodpornych) na pokładzie (z czego cztery na przednim i osiem na tylnym). Od przełomu lat 1943/44 zdemontowano działo pokładowe kalibru 10,5 cm i wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze (patrz typ „IX C/40").

Jednostki typu „IX C" posiadały dwa peryskopy.

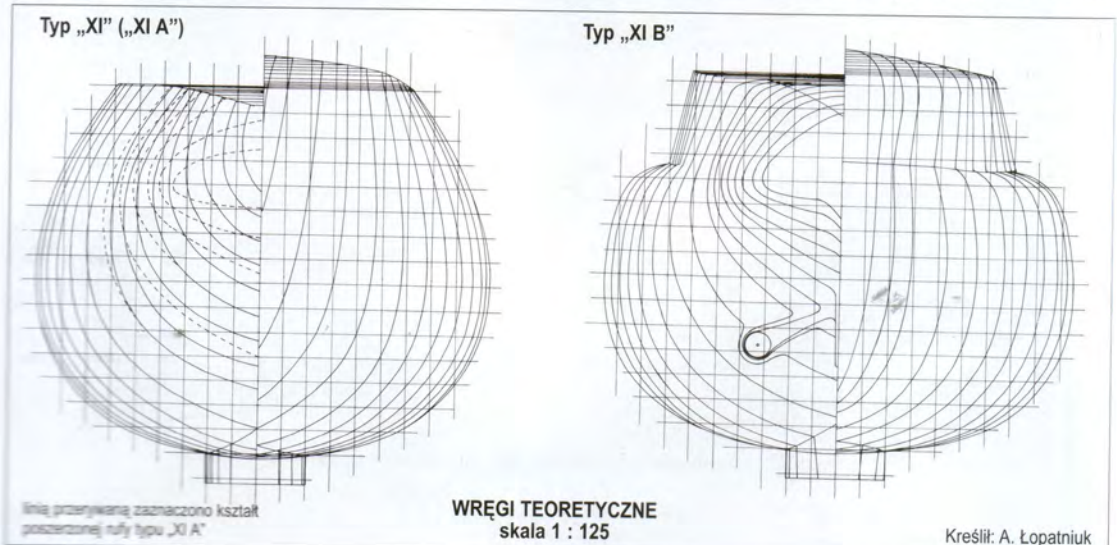
U 129, **U 154**, **U 155**, **U 516** i **U 518** zostały w 1944 roku wyposażone w *Schnorchel* (likwidacji uległy trzy pojemniki na torpedy na przednim pokładzie).

W celu skrócenia czasu potrzebnego do zanurzenia jednostek typu „IX C", w przedniej części okrętu, przed kioskiem, zdemontowano cztery pojemniki na torpedy zapasowe i wysmuklono górny pokład na długości ca 15.000 mm (wykonano to na **U 516** oraz **U 518**).

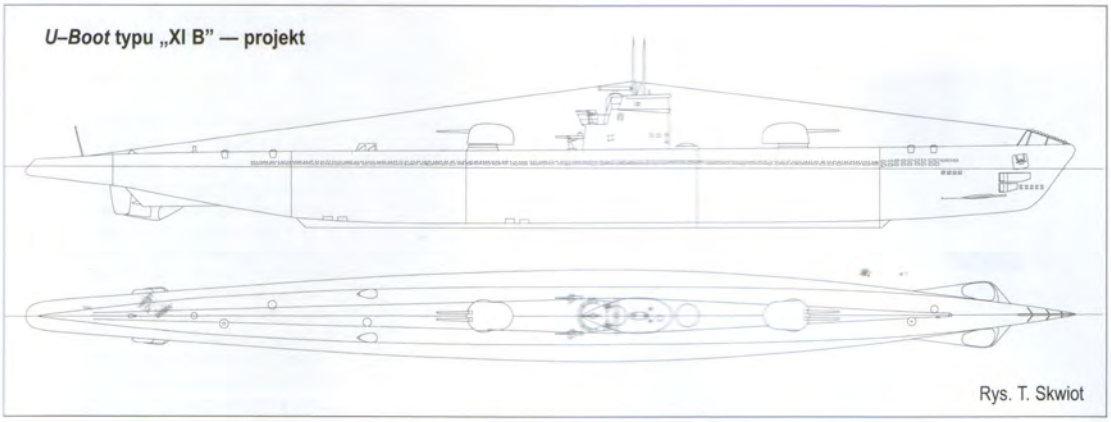
Długości elementów kadłuba sztywnego w jednostkach typu „VII C" i „IX C" zestawiono w Tabeli 1.

Okręty podwodne typu „IX C/40" (początkowo oznaczane jako „IX C/39")

Kolejne drobne zmiany w stosunku do typu „IX C" przyczyniły się do powstania typu „IX C/39", którego oznaczenie zmieniono następnie na „IX C/40". Przy budowie tego typu zastosowano, począwszy od jednostki **U 877**, standaryzację zaworów pneumatycznych (wentyle itp.) z typem „VII C". Czas budowy jednostki typu „IX C/40" wynosił


Typ „XI" („XI A")
Typ „XI B"
linią przerywaną zaznaczono kształt poszerzonej rufy typu „XI A"
WRĘGI TEORETYCZNE
skala 1 : 125
Kreślił: A. Łopatniuk

U–Boot typu „XI B" — projekt



Rys. T. Skwiot

około 11 miesięcy (rzadko 10 miesięcy). Do zbudowania „IX C/40" potrzeba było około 415.000 roboczogodzin.

W związku z planowanym rozpoczęciem produkcji nowego typu „XXI", w czerwcu 1943 roku, anulowano zamówienia na budowę 21 jednostek typu „IX C/40", a w sierpniu 1943 roku anulowano budowę kolejnych 22 jednostek. Ostatnią zbudowaną jednostką typu „IX C/40" był **U 889** oddany do służby 4 sierpnia 1944 roku.

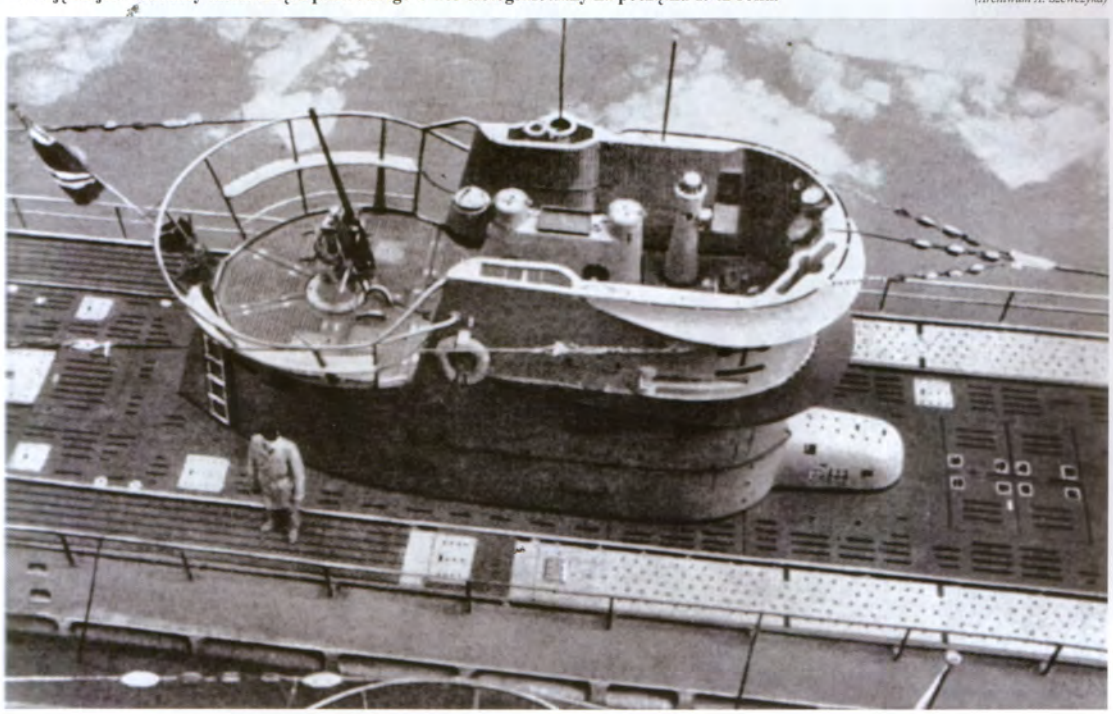
Stocznie, które zbudowały łącznie 93 jednostki typu „IX C/40" (w nawiasach numery stoczniowe):

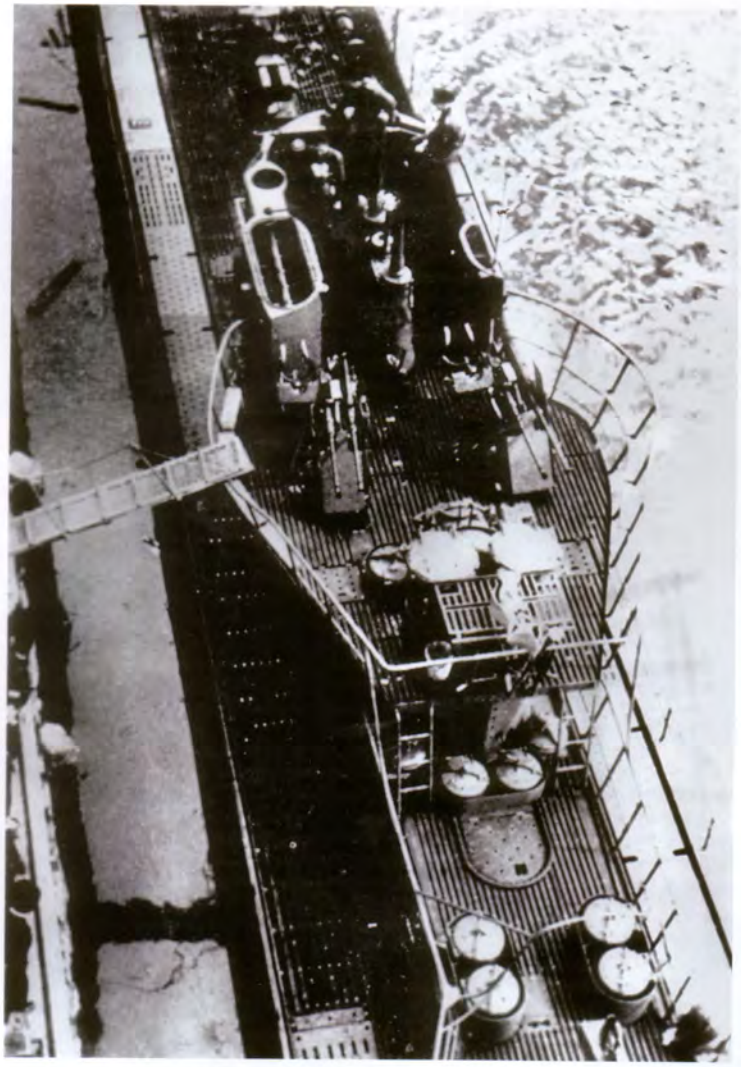
— Deschimag AG Weser (Bremen)
U 183–**U 194** (1023–1028, 1035–1040), **U 841**–**U 846** (1047–1052), **U 853**–**U 858** (1059–1064), **U 865**–**U 870** (1073–1078), **U 877**–**U 882** (1085–1090), **U 889**–**U 891** (1097–1099), w sumie 42 jednostki.
U 882 (wodowany 29 kwietnia 1944 r.) — opóźnienia w dostawach części wydłużyły prace wyposażeniowe; zostały ostatecznie wstrzymane 23 września 1944 roku po stwierdzeniu rozmiarów uszkodzeń odniesionych w ataku amerykańskich bombowców na stocznię (29 lipca 1944 r.). Kolejny nalot amerykański (30 marca 1945 r.) zatopił okręt w basenie wyposażeniowym.
U 890 (wodowany 24 kwietnia 1944), zatopiony 29 lipca 1944 r., w basenie wyposażeniowym stoczni, podczas ataku bombowego amerykańskich samolotów. 23 września 1944 roku stwierdzono nieopłacalność remontu; jednostkę przeznaczono na złom.
U 891 (wodowany 4 maja 1944); dzieje tej jednostki są identyczne jak **U 882**.
Jednostki zamówione, których budowa została 30 września 1943 roku anulowana:
U 892–**U 894** (1100–1102), **U 1507**–**U 1530** (1121–1144).

— Deschimag AG Weser, Seebeck (Wesermünde)
U 167–**U 170** (706–709), **U 801**–**U 806** (710–715) — łącznie 10 jednostek.
Jednostki zamówione, których budowa została 30 września 1943 roku wstrzymana:
U 807–**U 816** (716–725), dla **U 813**–**U 816** budowa anulowana 30 września 1943 roku, **U 1501**–**U 1506** (726–731).

— Deutsche Werft (Hamburg)
U 525–**U 550** (340–347), **U 1221**–**U 1244** (384–413); łącznie 41 jednostek.
U 1236 (wodowany 7 lutego 1944 r.), prace nad jego wykończeniem przerwano latem 1944 roku (niewystarczająca liczba pracowników stoczniowych). W dniu 23 września 1944 jego dalsza budowa została ostatecznie wstrzymana. W dniu 3 maja 1945 samozatopiony w porcie w Hamburgu (operacja „Regenbogen"?).
U 1237 (wodowany 22 lutego 1944 r.); los identyczny jak **U 1236**.
U 1238 (wodowany 16 marca 1944 r.), prace nad jego wykończeniem przerwano latem 1944 roku z powodu

Jedna z wcześniejszych wersji nadbudówki typu „I" instalowanej na okrętach podwodnych typu „IX C" i „IX C/40" tuż po wejściu do służby. Na zdjęciu jest widoczny kiosk okrętu podwodnego U 163 sfotografowany na początku 1942 roku. *(Archiwum A. Szewczyka)*





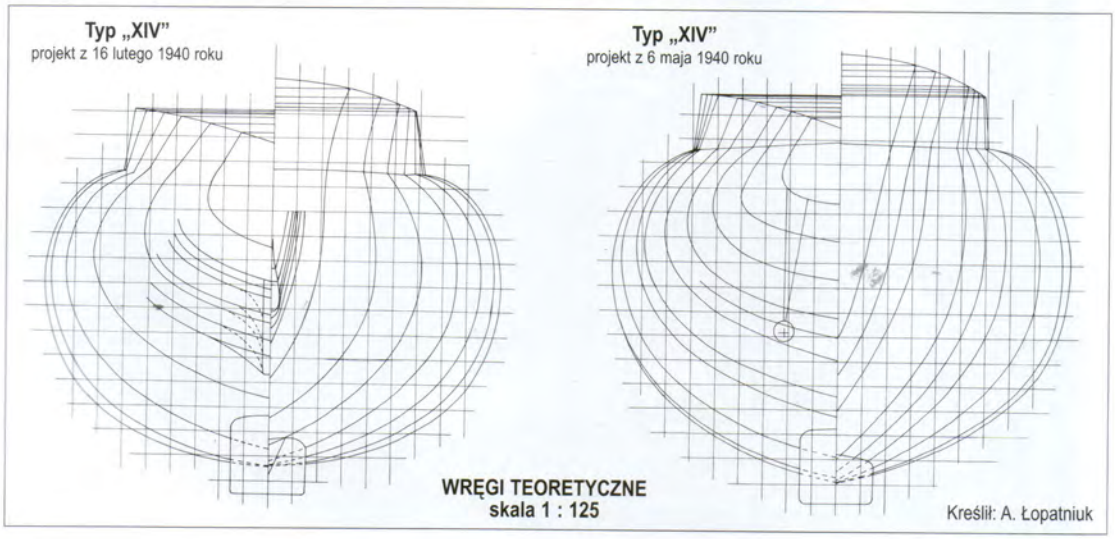
Widok z góry kiosku okrętu podwodnego U 862 (typ „IX D2") na początku 1944 roku.

(Archiwum A. Łopatniuka)

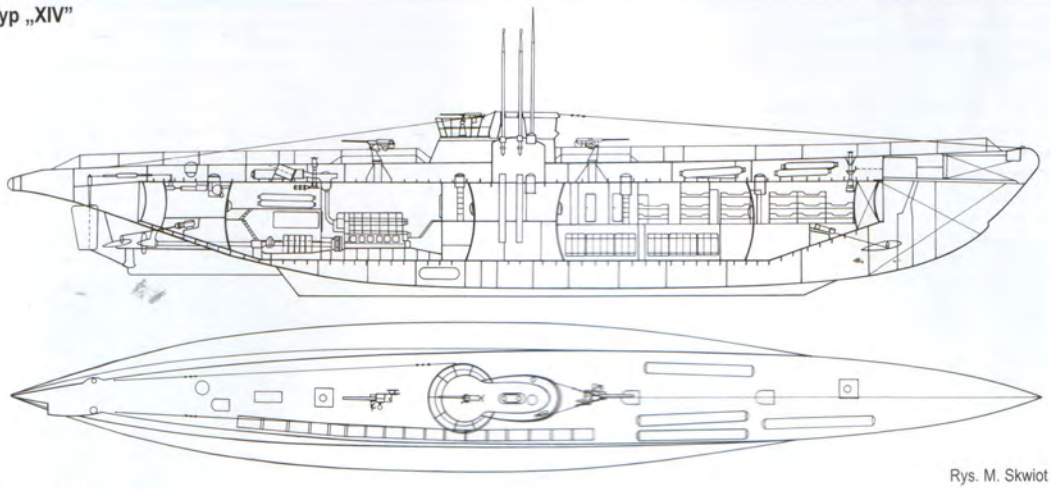
niewystarczającej liczby pracowników stoczniowych. W dniu 23 września 1944 roku jego dalsza budowa została ostecznie wstrzymana. 30 marca 1945 roku został zatopiony w porcie hamburskim przez bunkrem *Fink* II podczas ataku amerykańskich samolotów bombowych.
U 1239 (położenie stępki 20 lipca 1943 r.), jego budowę przerwano latem 1944 roku (niewystarczająca ilość pracowników stoczniowych). W dniu 23 września 1944 roku budowa została ostatecznie wstrzymana. W maju 1945 roku kadłub znajdował się na pochylni.
U 1240 (położenie stępki 20 lipca 1943 r.); dalsze dzieje tej jednostki są identyczne jak **U 1239**.
U 1241 (położenie stępki 29 września 1943 r.), w początkach 1944 roku prace przy budowie zostały przerwane i ostatecznie anulowane 23 września 1944 roku.
U 1242 (położenie stępki w styczniu 1943 r.), w początkach 1944 roku prace przy budowie zostały przerwane, zaś 23 września 1944 zostały anulowane.
U 1243 oraz **U 1244**, ich budowę anulowano 23 września 1944 r., jeszcze przed położeniem stępki.
Jednostki zamówione, jednak ich budowa została anulowana 22 lipca 1944 roku:
U 1245–U 1262 (434–445)

Dane techniczne

— wyporność
nawodna: 1144,0 m³
podwodna: 1257,0 m³
podwodna bojowa (maksymalna): 1545,5 m³
— wymiary podstawowe
długość całkowita: 76.760 mm (78.000 mm)
szerokość maksymalna: 6860 mm (6900 mm)
zanurzenie: 4670 mm (4700 mm)
wysokość całkowita: 9484 mm
długość kadłuba sztywnego: 57.750 mm (58.750 mm)
szerokość kadłuba sztywnego: 4440 mm (4400 mm)
grubość kadłuba sztywnego: 18,5 mm (maksymalnie)
— urządzenia napędowe
napęd nawodny: 2 silniki wysokoprężne firmy MAN typ: M9V 40/46 (9 cylindrów, czterosuwowy z doładowaniem)
moc maksymalna (30 minut): 2 × 2500 KM (490 obr./min)
moc maksymalna (120 minut): 2 × 2350 KM (480 obr./min)



Typ „XIV"



Rys. M. Skwiot

Typ „XIV A"

Rys. T. Skwiot

moc maksymalna (stała): 2 × 2200 KM (470 obr./min)
liczba obrotów: 470–490 obr./min
zużycie paliwa: 180 g/KM/godz.
napęd podwodny: 2 silniki elektryczne firmy SSW
typ: 2 GU 345/34
moc maksymalna (60 minut): 2 × 500 KM (275 obr./min)
moc maksymalna (stała): 2 × 210 KM (205 obr./min)
moc maksymalna stała (jako generator): 2 × 416 kW (450 obr./min, 220 V)
— śruba napędowa
ilość: 2

Jeden z okrętów podwodnych typu „IX B" (na zdjęciu U 37) wpływający w okresie zimowym do bazy.

(via R. Schmidt)

średnica: 1720 mm (1920 mm)
liczba łopat na śrubie: 3
materiał: SoGMs (stop mosiądzu); Stg 45.81 BK (od 1942 roku)
— maksymalna prędkość
nawodna: 18,3 w (19,25 w **U 868** próby na mili pomiarowej)
podwodna: 7,3 w (7,46 w **U 155**, **U 515** próby na mili pomiarowej)
— zasięg maksymalny
nawodny (przy prędkości 10 w): 13.850 mil morskich
nawodny (przy prędkości 12 w): 11.400 mil morskich
wysokoprężny/elektryczny (przy prędkości 10 w): 16.800 mil morskich podwodny (przy prędkości 4 w): 63 mil morskich
podwodny (przy prędkości 2 w): 128 mil morskich
— ilość zabieranego paliwa: 214.220 kg (maksymalnie)
— akumulatory
ilość: 2 rodzaj: 62–ogniwowy (ogniwa w pojemnikach z warstwą ochronną z miękkiej gumy)
typ: AFA 33 MAL 740 W
pojemność: 11.300 Ah (9170 Ah przy czasie rozładowania 5 godz.)
czas rozładowania: 20 godzin
masa akmulatorów: 74.900 kg
— zanurzenie
próbne maksymalne: 100 m
niszczące (wyliczeniowe): 200 m
— czas zanurzenia alarmowego: 35 sekund
— uzbrojenie torpedowe
wyrzutnie dziobowe: 4
wyrzutnie rufowe: 2
— ilość torped: 22 lub 66 min typu TM albo 44 miny typu TMA
— uzbrojenie artyleryjskie (początkowo): 1 × 10,5 cm SK C/35, 1 × 3,7 cm, 1 × 2 cm
— zapas amunicji
kaliber 10,5 cm: 180 pocisków
kaliber 3,7 cm: 2625 pocisków
kaliber 2 cm: 8500 pocisków
— załoga (początkowo)
oficerowie: 4
marynarze: 44
— załoga (od 1943 roku):
oficerowie: 4
marynarze: 56

Jednostki typu „IX C/40" posiadały dwa peryskopy.

Początkowo pojemniki ogniw akumulatorów wykonywano z twardej gumy (kauczuk). Później stosowano, zamiast deficytowego kauczuku, tworzywo *Buna* 85.

Warstwa ochronna (grubość 3 mm) z miękkiej gumy była wulkanizowana z pojemnikami ogniw. Od przełomu lat 1942/1943 zastępowano wulkanizowane osłony ogniw akumulatorów poprzez klejone osłony z gumy miękkiej w postaci worków. Okazały się one dużo bardziej odporne i zatrzymywały ok. 95% wszystkich wylań kwasu na skutek pęknięcia pojemników ogniw (w przypadku osłon wulkanizowanych liczba ta wynosiła 50%).

Urządzenie doładowujące silniki wysokoprężne M 9 V 40/46 należało do typu *Büchi Gebläseaufladung* i napędzane było gazami spalinowymi silników.

U 193 posiadał eksperymentalnie dwa akumulatory (po 62 ogniwa) typu AFA MAL 760 E o pojemności 12.430 Ah.

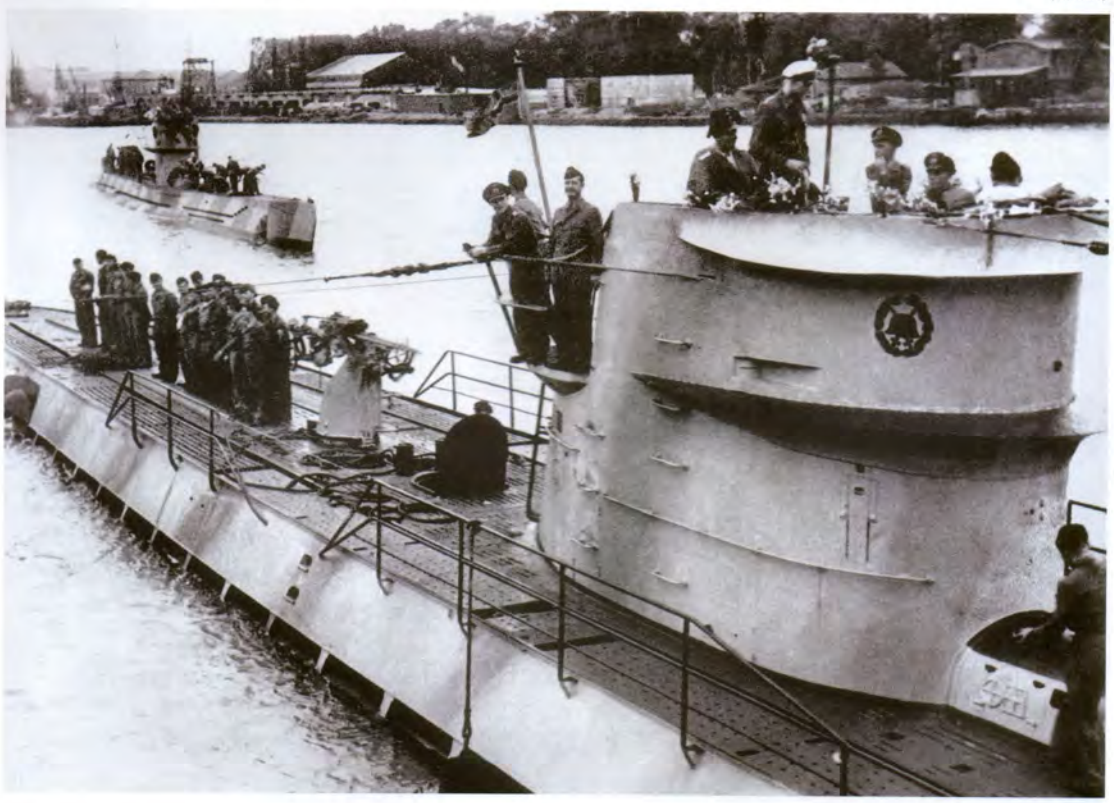
W końcu 1943 roku działo 10,5 cm SK C/35 było demontowane z jednostek, a w nowych nie było montowane.

U 183–U 185 oraz **U 187** posiadały składany maszt obserwacyjny (długość 15.000 mm), który miał zwiększać zasięg obserwacji. Po pierwszym rejsie skrócono jego długość do 12.000 mm, po drugim rejsie (w 1942 roku) usunięto go z jednostek.

Zwiększenie liczby dział przeciwlotniczych na jednostkach typu „IX C/40" (także na „IX C") doprowadziło do powstania kilku wersji kiosku i tak:
— typ „I", zainstalowany tylko na **U 193**, uzbrojony w 1 x 2 cm *Flak* 38 oraz 2 × MG 151 Z w wodoszczelnych pojemnikach, które jednak nie zostały zabudowane,
— typ „II", zabudowany początkowo na **U 172** („IX C"); **U 194**, **U 801**, **U 538–U 544** miały na uzbrojeniu 2 x 2 cm *Flak* 38 oraz 2 × MG 81 Z (kaliber 7,9 mm),
— typ „III" (prowizoryczny), podest z działem 1 × 2 cm *Flak* 38 za właściwym kioskiem zabudowany na **U 168**, **U 183** oraz **U 509** (typ „IX C", które działały w Azji — *Monsun–Boote*); z kiosku prowadziła do tego podestu kładka;
— typ „IV", w kilku wariantach:
• 2 × 2 cm *Flak* 38, 1 × 2 cm *Vierling* zabudowane początkowo na **U 865**;
• 2 × 2 cm *Flak* 38 *Zwilling*, 1 × 2 cm *Vierling* zabudowane początkowo na **U 804**, **U 1225**;
• 2 × 2 cm *Flak* 38 *Zwilling*, 1 × 3,7 cm M 42 zabudowane początkowo na **U 877**, **U 806**, **U 1232**;
• 2 × 2 cm *Flak* 38 *Zwilling*, 1 × 3,7 cm M 42 (z rurowym ogranicznikiem pola ostrzału oraz bez 1 × 3,7 cm SK C/30) zabudowane początkowo na **U 802**, **U 843**, **U 1234**;
• 2 × 2 cm *Flak* 38 *Zwilling*, 1 × 3,7 cm M 42 (bez 10,5 cm SK C/36 oraz 3,7 cm SK C/30) zabudowane początkowo na: **U 803–U 805**, **U 857**, **U 867**, **U 1221–U 1228**, **U 1231**; 2 × 2 cm *Flak* 38 *Zwilling*, 1 x 3,7 cm *Zwilling* (na lawecie LM 42U) zabudowane były między innymi na **U 534** oraz **U 889**.

Okręt podwodny U 123 (typ „IX B") powracający z kolejnego udanego rejsu do bazy Lorient.

(via Autor)



U 178, reprezentujący typ „IX D2", powraca do bazy. *(Archiwum A. Łopatniuka)*

Normalny zapas amunicji w 1944 roku wynosił: 3050 pocisków kalibru 3,7 cm oraz 10.750 pocisków kalibru 2 cm.

W 1943 roku opracowano plan przebudowy jednostek „IX C/40" w celu skrócenia czasu zanurzenia. W przedniej części okrętu przed kioskiem zdemontowano cztery pojemniki na torpedy zapasowe i wysmuklono górny pokład na długości ca 14.500 mm (w 1944 roku na **U 539** zastosowano inny wariant wysmuklenia górnego pokładu o długości około 15.500 mm).

Takiej przebudowy dokonano od lipca 1944 roku na: **U 170**, **U 190**, **U 516**, **U 518**(?), **U 530**, **U 539**, **U 548**(?), **U 804**, **U 805**, **U 853**(?), **U 857**(?), **U 858**, **U 866**–**U 869**, **U 878**–**U 880**, **U 881**(?), **U 1226**, **U 1232**–**U 1233**, **U 1234**(?) oraz **U 1235**.

W 1944 roku zamontowano *Schnorchel* na następujących jednostkach typu „IX C/40" (likwidacji uległy w tym wypadku trzy zasobniki na torpedy zapasowe na przednim pokładzie): **U 170**, **U 188**, **U 190**, **U 530**, **U 534**, **U 539**, **U 541**, **U 543**, **U 546**–**U 549**, **U 802**–**U 806**, **U 853**, **U 855**, **U 857**, **U 858**, **U 865**–**U 870**, **U 877**–**U 881**, **U 889**, **U 1221**–**U 1223**, **U 1225**–**U 1235**.

Stosując jednostki typu „IX C/40" w celach transportowych (na trasie porty wschodniej Azji — Europa) można było zabrać (kosztem zmniejszonego zapasu paliwa i liczby torped) następującą ilość frachtu:

— 115.000 kg cyny (z czego 100.000 kg w kilu)
— 10.000 kg molibdenu
— 9000 kg wolframu
— 10.000 kg gumy (naturalny kauczuk)
— 500 kg chininy
— 200 kg opium
— 300 kg innego ładunku

Łącznie można było przewieźć 145.000 kg ładunku.

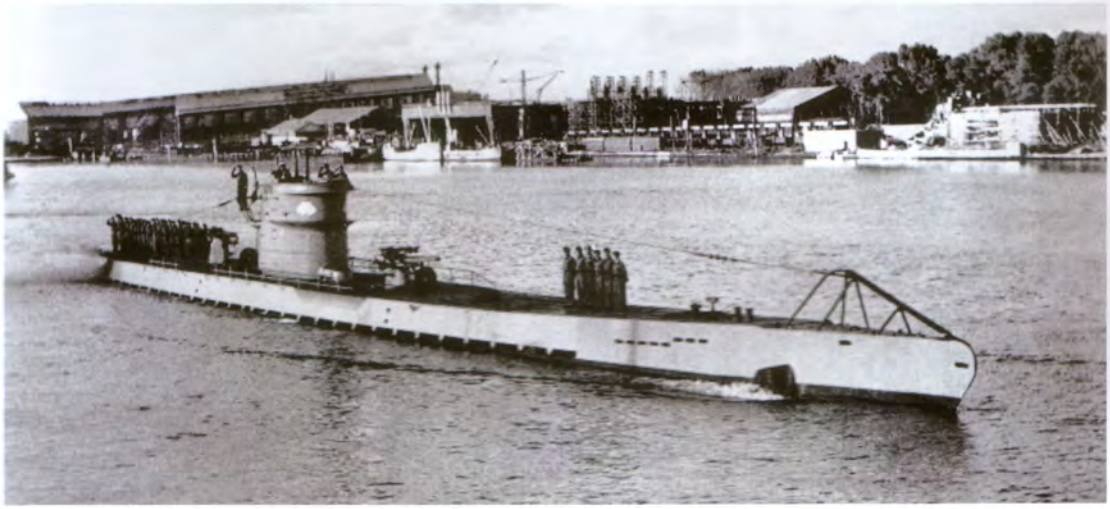
Okręty podwodne typu „IX D1"

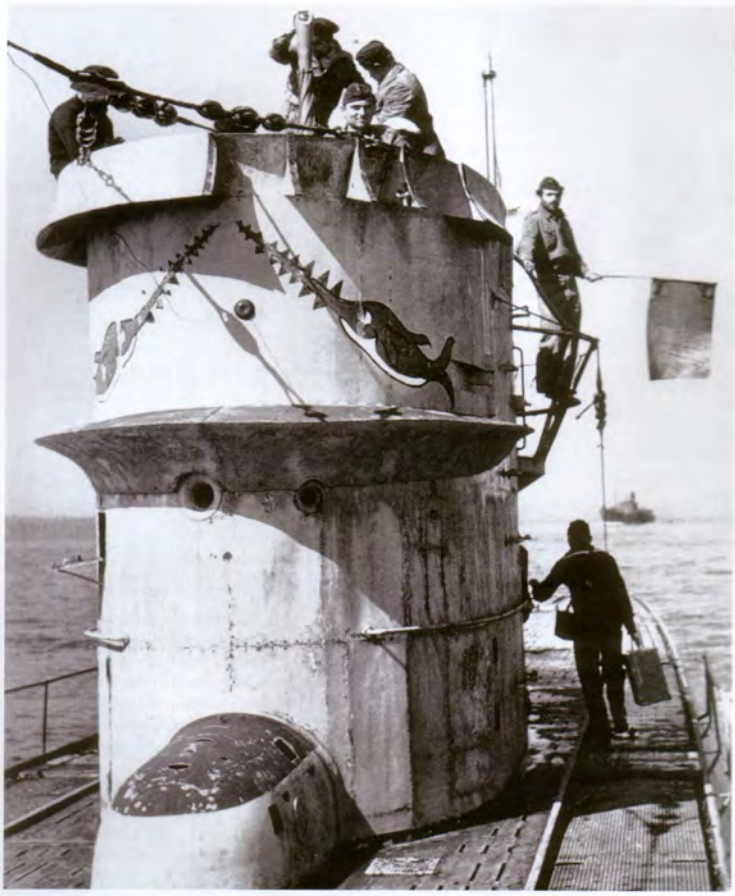
Powodem powstania kolejnej wersji typu „IX" była potrzeba posiadania jednostek zdolnych do działań na odległych akwenach. Dzięki temu, że typ „IX D1" powstał poprzez powiększenie jednostki „IX C" i zmianę urządzeń napędowych, nie było konieczne opracowanie oraz budowa zupełnie nowego typu. W pierwszym *U–Boocie* tego typu — **U 180** — zastosowano jako urządzenia napędowe do jazdy nawodnej zestaw sześciu silników wysokoprężnych stosowanych do napędu *S–Bootów*, o mocy wspólnej 9000 KM, które pozwalały na osiągnięcie prędkości 20,8 w. Były umieszczone w dwóch zestawach po trzy obok siebie; każdy zestaw posiadał skrzynię przekładniową typu *Vulcan*. Jednak ten typ silników nie sprawdził się i zamieniono go później na standardowy. Zbudowano tylko dwie takie jednostki: **U 180** (numer stoczniowy 1020) i **U 195** (nr st. 1041). Powstały one w stoczni Deschimag AG Weser (Bremen). Po pewnym czasie przystosowano je do zadań transportowych.

Dane techniczne

— wyporność
nawodna: 1610,0 m³
podwodna: 1799,0 m³
podwodna bojowa (maksymalna): 2150,0 m³

Wypływający z bazy w Lorient na kolejne łowy U 107 (typ „IX B") został zatopiony w dniu 18 sierpnia 1944 roku przez brytyjskie samoloty. *(via R. Schmidt)*





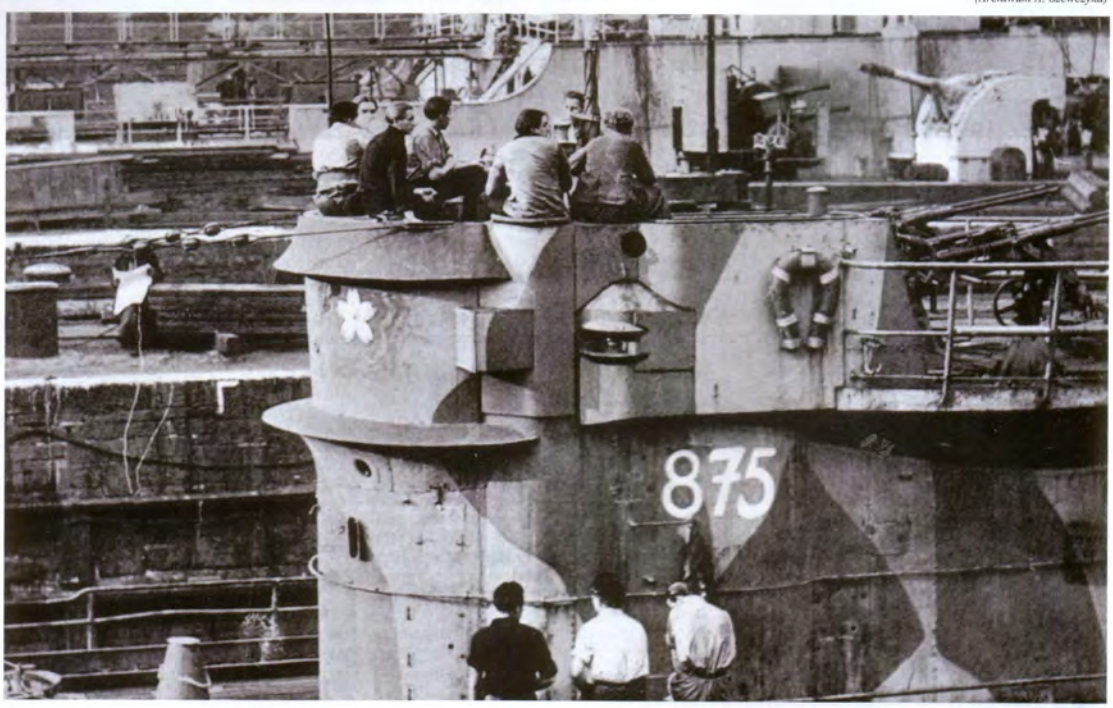
Kiosk okrętu podwodnego U 106 (jednostka typu „IX B").

(via R. Schmidt)

— wymiary podstawowe
długość całkowita: 87.580 mm (87.600 mm)
szerokość maksymalna: 7500 mm
zanurzenie: 5350 mm (5400 mm)
wysokość całkowita: 10.200 mm długość kadłuba sztywnego: 68.500 mm
szerokość kadłuba sztywnego: 4400 mm
grubość kadłuba sztywnego: 18,5 mm (maksymalnie)
— urządzenia napędowe
napęd nawodny (początkowo w **U 180**): 6 silników wysokoprężnych firmy Daimler–Benz
typ silnika: MB 501 (20 cylindrów, czterosuwowy bez doładowania)
moc maksymalna: 6 × 1500 KM (1600 obr./min)
napęd nawodny (po przebudowie w **U 180** oraz w **U 195**): 2 silniki wysokoprężne firmy Germaniawerft
typ: F 46 (6 cylindrów, czterosuwowy z doładowaniem)
moc maksymalna (stała): 2 × 1400 KM
moc maksymalna (krótkotrwała): 2 × 1600 KM) liczba obrotów: 470–490 obr./min
napęd podwodny: 2 silniki elektryczne firmy SSW
typ: 2 GU 345/34
moc maksymalna (60 minut): 2 × 500 KM (275 obr./min)
moc maksymalna (stała): 2 × 210 KM (205 obr./min)
moc maksymalna stała (jako generator) : 2 × 416 kW (450 obr./min, 220 V)
— śruba napędowa
ilość: 2
ilość łopat na śrubie: 3
średnica śruby: 1900 mm (po przebudowie 1850 mm?)
materiał: Stg 45.81 BK

Kiosk U 875 (jednostka typu „IX D2") po kapitulacji, w suchym doku.

(Archiwum A. Szewczyka)



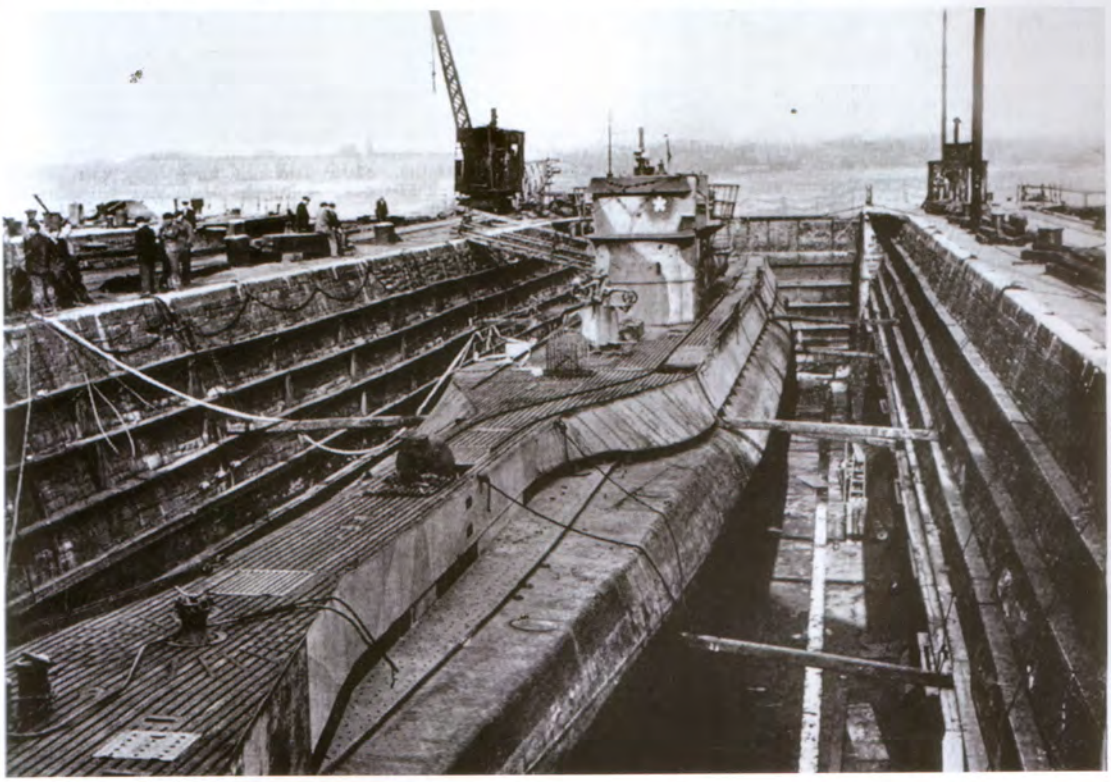
Kiosk okrętu podwodnego U 66 (jednostka typu „IX C"); zdjęcie z 1942 roku.

(via R. Schmidt)

— maksymalna prędkość
nawodna (początkowo): 20,8 w
nawodna (po przebudowie): 15,8 w (16,5 w)
podwodna: 6,9 w
— zasięg maksymalny
nawodny (przy prędkości 10 w): 12.750 mil morskich
nawodny (przy prędkości 12 w): 9900 mil morskich
podwodny (przy prędkości 4 w): 57 mil morskich
podwodny (przy prędkości 2 w): 121 mil morskich
— ilość zabieranego paliwa: 203.000 kg
— akumulatory
ilość: 2
rodzaj: 62–ogniwowy (ogniwa w pojemnikach z warstwą ochronną z miękkiej gumy)
typ: AFA 33 MAL 740 W
pojemność: 11.300 Ah (9170 Ah przy czasie rozładowania 5 godz.)
czas rozładowania: 20 godzin
masa akmulatorów: 74.900 kg
— zanurzenie
próbne maksymalne: 100 m
niszczące (wyliczeniowe): 200 m
— czas zanurzenia alarmowego: 35 sekund
— uzbrojenie torpedowe
wyrzutnie dziobowe: 4
wyrzutnie rufowe: 2
— ilość zabieranych torped: 24 lub 72 miny typu TMB lub 48 min typu TMA
— uzbrojenie artyleryjskie: 1 × 10,5 cm SK C/35, 1 × 3,7 cm, 1 × 2 cm

Inne efektowne ujęcie U 875 (typ „IX D2") w suchym doku. *U–boot* został sfotografowany już po kapitulacji.

(Archiwum A. Szewczyka)



U 160 sfotografowany w dniu 19 kwietnia 1943 roku na środkowym Atlantyku z pokładu U 177. *(via Autor)*

— zapas amunicji
kaliber 10,5 cm: 180 pocisków
kaliber 3,7 cm: 2525 pocisków
kaliber 2 cm: 8500 pocisków
— masa zabieranego frachtu (po przebudowie): max. 252.000 kg
— załoga (początkowo)
oficerowie: 4
marynarze: 44
— załoga (od 1943 roku)
oficerowie : 4
marynarze: 53

Jednostki typu „IX D1" wyposażone były w dwa peryskopy i nie posiadały na dziobie piły do cięcia zapór sieciowych. Po przebudowie urządzeń napędowych zwiększono ilość akumulatorów do czterech (każdy po 62 ogniwa), typu AFA 44 MAL 740 W, o łącznej pojemności 22.600 Ah. Zasięg podwodny wynosił 245 mil morskich przy prędkości dwóch węzłów oraz 115 mil morskich przy prędkości czterech węzłów. Doładowanie silników wysokoprężnych, osłony gumowe oraz materiał, z których wykonano pojemniki ogniw są identyczne jak w typie „IX C/40".

Po przebudowie do zadań transportowych **U 180** oraz **U 195** nie posiadały wyrzutni torpedowych. Uzbrojenie przeciwlotnicze (działo kalibru 10,5 cm zdemontowano): 1 x 3,7 cm (2575 pocisków), 2 × 2 cm *Zwilling* (8100).

W celu szybszego zanurzania **U 195** miał, podobnie jak jednostki „IX C/40", wysmuklony górny pokład (długość około 15.000 mm).

U 180 oraz **U 195** zostały wyposażone w *Schnorchel*.

Okręty podwodne typu „IX D2" oraz „IX D/42"

Oba typy przeznaczone były początkowo do działań na wodach wschodniej Azji. W swoich rejsach powrotnych mogły przewozić ważne strategicznie surowce (np.: molibden, cynę, naturalny kauczuk, chininę, opium itp.). Jednostki budowane pod koniec II WŚ (**U 883**, **U 884**) miały być przeznaczone do zadań transportowych. Zastosowanie dodatkowych silników marszowych pozwalało uzyskać bardzo duży zasięg. Wszystkie jednostki „IX D2" oraz „IX D/42" zostały zbudowane w stoczni Deschimag AG Weser (Bremen); były to (w nawiasie numery stoczniowe):

— typ „IX D2":
U 177–**U 179** (1017–1019), **U 181** (1021), **U 182** (1022), **U 196**–**U 200** (1042–1046), **U 847**–**U 852** (1053–1058), **U 859**–**U 864** (1065–1070), **U 871**–**U 876** (1079–1084), łącznie 28 jednostek;
— typ „IX D/42":
U 883–**U 888** (1091–1096), praktycznie jedna jednostka; **U 884** (wodowany 17 maja 1944), zatopiony 30 marca 1945 roku w basenie wyposażeniowym stoczni podczas ataku bombowego amerykańskich samolotów. Prace wydobywcze i remontowe zostały wstrzymane. **U 885**–**U 888** ; ich budowa została wstrzymana 30 września 1943 r.
Jednostki zamówione, których budowa została anulowana 30 września 1943 r.:
U 895–**U 900** (1103–1108), **U 1531**–**U 1542** (1145–1156).

Dane techniczne typu „IX D2"
(w nawiasie parametry typu „IX D/42")
— wyporność
nawodna: 1610,0 m³ (1616,0 m³)
podwodna: 1799,0 m³ (1804,0 m³)
podwodna bojowa (maksymalna): 2150,0 m³
— wymiary podstawowe
długość całkowita: 87.580 mm
szerokość maksymalna: 7500 mm
zanurzenie: 5350 mm wysokość całkowita: 10.200 mm
długość kadłuba sztywnego: 68.500 mm szerokość kadłuba sztywnego: 4400 mm
grubość kadłuba sztywnego: 18,5 mm (maksymalnie)
— urządzenia napędowe
napęd nawodny: 2 silniki wysokoprężne firmy MAN
typ silnika: M 9 V 40/46 (9 cylindrów, czterosuwowy z doładowaniem)
moc maksymalna: 2 × 2200 KM
silniki marszowe: 2 silniki wysokoprężne firmy MWM
typ silnika: RS 34,5 S (6 cylindrów, czterosuwowy bez doładowania)
moc maksymalna: 2 × 500 KM (580 KM)
napęd podwodny: 2 silniki elektryczne firmy SSW
typ silnika: 2 GU 345/34
moc maksymalna: 2 × 500 KM
— śruba napędowa
ilość: 2
średnica: 1850 mm
ilość łopat na śrubie: 3
materiał: Stg 45.81 BK
— maksymalna prędkość
nawodna: 19,2 w
podwodna: 6,9 w
— zasięg maksymalny
nawodny (przy prędkości 12 w): 23.700 mil morskich
nawodny (przy prędkości 19,2 w): 8500 mil morskich
wysokoprężny/elektryczny (przy prędkości 10 w): 32.300 mil morskich
podwodny (przy prędkości 2 w): 121 mil morskich
podwodny (przy prędkości 4 w): 54 mile morskie
— ilość zabieranego paliwa: 441.000 kg (442.000 kg)
— akumulatory
ilość: 2
rodzaj: 62-ogniwowy (ogniwa w pojemnikach z warstwą ochronną z miękkiej gumy)
typ: AFA 33 MAL 740 W
pojemność: 11300 Ah (9170 Ah przy czasie rozładowania 5 godz.)
czas rozładowania: 20 godzin
masa akmulatorów: 74.900 kg
— zanurzenie
próbne maksymalne: 100 m
niszczące (wyliczeniowe): 200 m
— czas zanurzenia alarmowego: 35 sekund
— uzbrojenie torpedowe
wyrzutnie dziobowe: 4
wyrzutnie rufowe: 2
— ilość zabieranych torped: 24 lub 72 miny typu TMB albo 48 min typu TMA
— uzbrojenie artyleryjskie (początkowo):
1 × 10,5 cm SK C/35, 1 × 3,7 cm, 1 × 2 cm
— uzbrojenie artyleryjskie (ostatecznie): 1 × 3,7 cm, 2 × 2 cm *Zwilling*
— zapas amunicji (początkowo):
kaliber 10,5 cm: 180 pocisków
kaliber 3,7 cm: 2625 pocisków
kaliber 2 cm: 4100 pocisków

— załoga (początkowo)
oficerowie: 4
marynarze: 51
— załoga (od 1943 roku):
oficerowie: 4 (7)
marynarze: 53 (57)

U 196 posiadał na uzbrojeniu 2 × 10,5 cm SK C/35 (zapas pocisków 240).

Wysmuklony górny pokład, w celu szybszego zanurzania (podobnie jak w typie „IX C/40") miały: **U 864**, **U 873**, **U 874**, **U 875**, **U 883**.

Doładowanie silników wysokoprężnych identyczne jak w typie „IX D1".

Jednostki typu „IX D2" oraz „IX D/42" miały dwa peryskopy i nie posiadały na dziobie piły do cięcia zapór sieciowych.

U 847 oraz inne *Monsun–Booty* w lecie 1943 roku podczas działań na oceanie Indyjskim miały na swoim wyposażeniu bezsilnikowy helikopter (autożyro) firmy Focke–Achgelis typu FA 330 o nazwie *Bachstelze*, zwiększający ich możliwości obserwacyjne. Dokładniejszy opis tego aparatu latającego zawarto w ostatnim rozdziale tej części. Nie był to tradycyjny śmigłowiec, gdyż napędzał go wiatr (podobnie jak latawiec), poruszający jego wirnik. Śmigłowiec z *U–Bootem* łączyła lina. Montaż i demontaż całego urządzenia trwał długo i dlatego helikopter mógł być używany tylko w rejonach pozbawionych lotnictwa nieprzyjaciela. Holowanym śmigłowcem zainteresowali się Japończycy i w 1943 roku zamieniono jeden z nich na wodnosamolot firmy Nakajima (?), który był używany w niemieckiej bazie w Penang. Próby ze śmigłowcem FA 330 *Bachstelze* prowadzono także na **KUJ 13** (*Kriegs–U–Jäger*) wraz z *U–Bootami* należącymi do 21.U–Fl.; podczas ćwiczeń pilot śmigłowca kpt. G. von Wintzerfeld wykrył, w pobliżu konwoju statków osłanianych przez jego śmigłowiec, wszystkie 12 użytych w manewrach i będących w zanurzeniu *U–Bootów*. **U 859**, **U 862**, **U 873** zostały wyposażone w *Schnorchel*.

Wykorzystując jednostki typu „IX D2" w celach transportowych (na trasie porty wschodniej Azji — Europa) mogły one zabrać na swój pokład (kosztem zmniejszonego zapasu paliwa i torped) następującą ilość frachtu:
— 120.000 kg cyny (z czego 100.000 kg w kilu)
— 15.000 kg molibdenu
— 80.000 kg gumy (naturalny kauczuk)
— 1000 kg chininy
— 200 kg opium
Łącznie 216.200 kg ładunku.

Okręty podwodne typu „X A" (projekt)

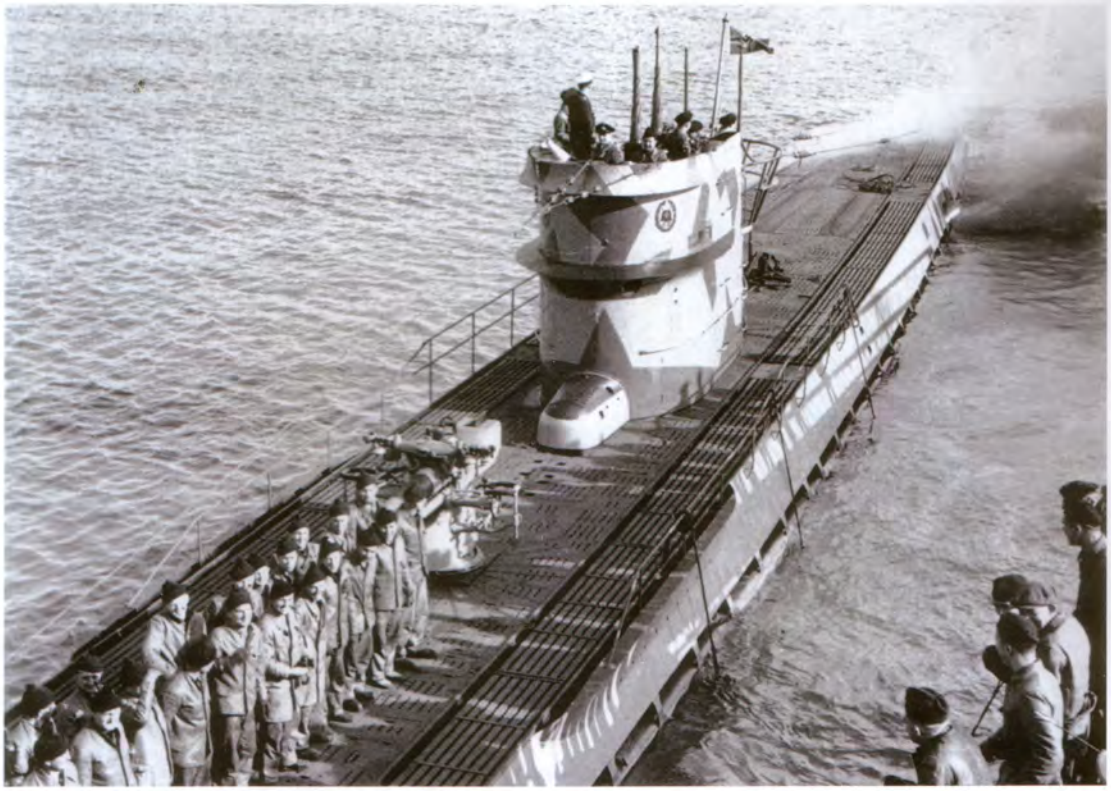
Projekt *U–Boota* minowego o następujących danych technicznych:
— wyporność nawodna: 2500 m³
— wymiary podstawowe
długość całkowita: 103.100 mm
szerokość maksymalna: 9520 mm
zanurzenie: 4410 mm
— urządzenia napędowe: ?
— prędkość nawodna: 14 w
— uzbrojenie torpedowe:
wyrzutnie dziobowe: 4
wyrzutnie rufowe: 0
— uzbrojenie artyleryjskie: 1 × 10,5 cm, 1 × 3,7 cm, 1 × 2 cm

Okręty podwodne typu „X B"

U–Boot minowy powstały na bazie wstępnego projektu określanego jako typ „X" oraz „X A". Miny, w ilości 66 sztuk, transportowane były w sześciu szachtach minowych umieszczonych w dziobowej części jednostki (każdy dla trzech min typu SMA) oraz w 24 szachtach umieszczonych symetrycznie (po 12, w dwóch grupach po sześć) na lewej i prawej burcie na śródokręciu (każdy dla dwóch min typu SMA). Pod koniec II WŚ używano także dwóch jednostek typu „X B" (**U 219** oraz **U 234**) jako pomocniczych transportowców surowców strategicznych z Azji. Łącznie w stoczni Krupp Germaniawerft (Kiel) zbudowano osiem jednostek tego typu; były to (w nawiasie numery stoczniowe): **U 116**–**U 119** (615–617, 624), **U 219** (625), **U 220** (626), **U 233** (663), **U 234** (664).

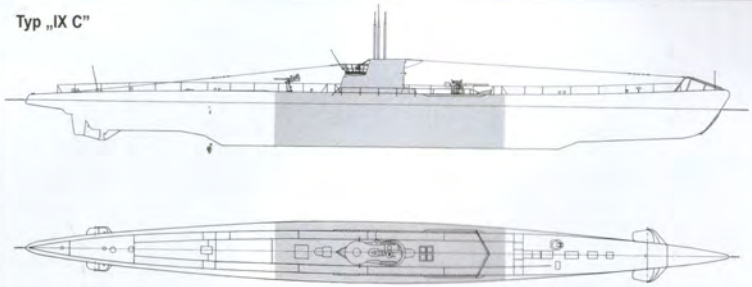
Dane techniczne:
— wyporność
nawodna: 1763,0 m³
podwodna: 2177,0 m³ podwodna bojowa (maksymalna): 2710,0 m³
— wymiary podstawowe
długość całkowita: 89.800 mm
szerokość maksymalna: 9200 mm
zanurzenie: 4710 mm
wysokość całkowita: 10.200 mm
długość kadłuba sztywnego: 70.900 mm
szerokość kadłuba sztywnego: 4750 mm
grubość kadłuba sztywnego: 18,5 mm (maksymalnie)
— urządzenia napędowe
napęd nawodny: 2 silniki wysokoprężne firmy Germaniawerft
typ silnika: F 46 a 9 pu (9 cylindrów, czterosuwowy z doładowaniem)
moc maksymalna (krótkotrwała): 2 × 2400 KM
moc maksymalna (stała): 2 × 2100 KM
napęd podwodny: 2 silniki elektryczne firmy AEG
typ silnika: GU 720/8–287
moc maksymalna: 2 × 550 KM
— śruba napędowa
ilość: 2
średnica: 1900 mm

U 123 typu „IX B" sfotografowany podczas wpływania do bazy w Lorient w 1941 roku.
(via R. Schmidt)

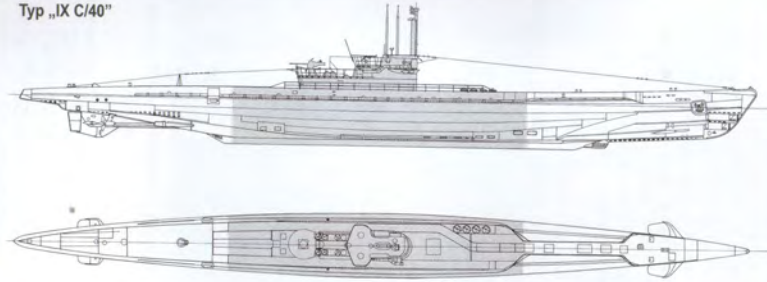


ELEMENTY IDENTYFIKACJI *U–BOOTÓW* TYPU „IX C" I „IX C/40" NA PODSTAWIE STAŁYCH RELINGÓW

Typ „IX C"

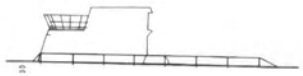


Typ „IX C/40"



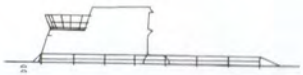
***U–Booty* zbudowane przez stocznię Deschimag AG Weser, Bremen**

U 66–U 68 — **U 66**

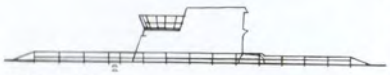


U 171–U176 — **U 171**

U 125–U 127 — **U 125**

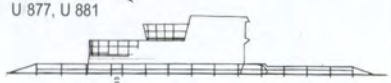


U 187

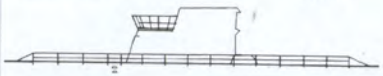


U 183–U 194
U 841–U 846
U 853–U 858
U 865–U 870
U 877, U 881 — **U 193**

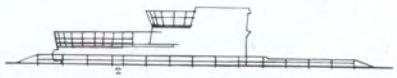
U 128–U 131
U 153–U158 — **U 128**



U 159–U 160 — **U 160**



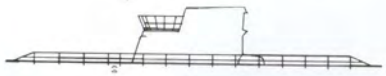
U 869



Na podstawie F. Köhl, A. Niestle, „Vom Original zum Modell: Uboottyp IXC" opracował M. Skwiot

***U–Booty* zbudowane przez stocznię Deschimag AG Weser, Seebeck**

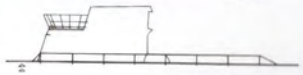
U 161–U166 — **U 161**



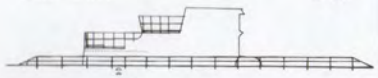
U 167–U170
U 801–U 806 — **U 803**

***U–Booty* zbudowane przez stocznię Deutsche Werke AG, Hamburg**

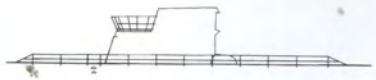
U 501



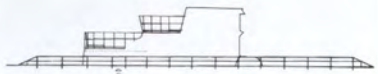
U 507–U 514 — **U 507**



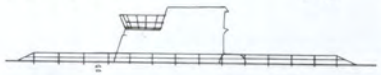
U 502–U 504 — **U 502**



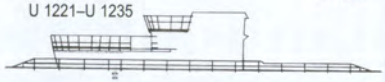
U 515–U 517 — **U 515**



U 505–U 506 — **U 505**



U 518–U 550
U 1221–U 1235 — **U 550**



ELEMENTY IDENTYFIKACJI U–BOOTÓW TYPU „IX C" I „ IX C/40" NA PODSTAWIE OTWORÓW PRZELEWOWYCH KADŁUBA LEKKIEGO

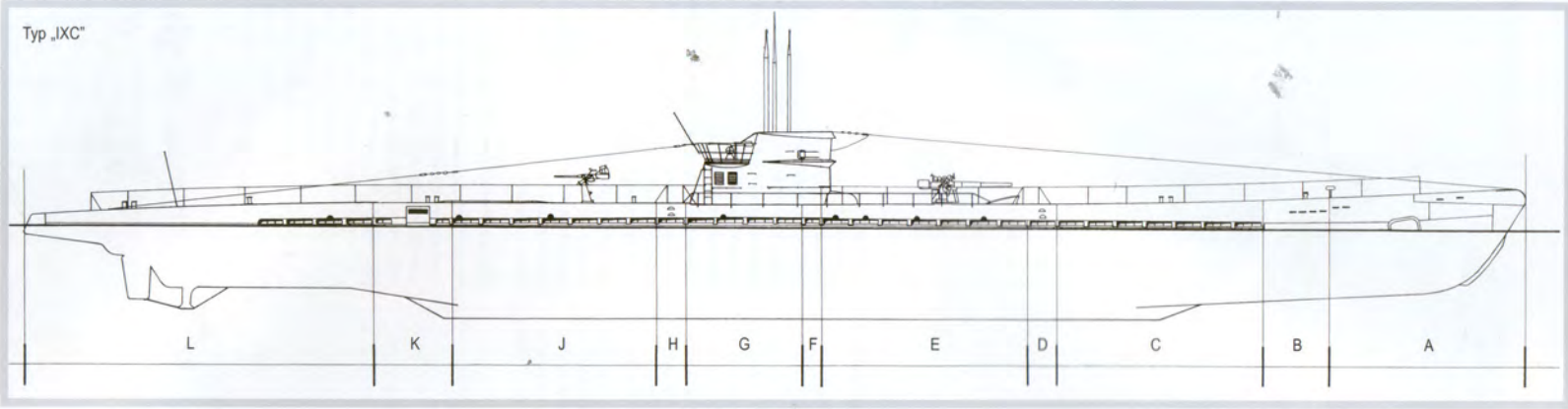


Tabela 2

Rozmieszczenie otworów przelewowych kadłuba lekkiego *U–Bootów* typu „IX C" i „IX C/40"

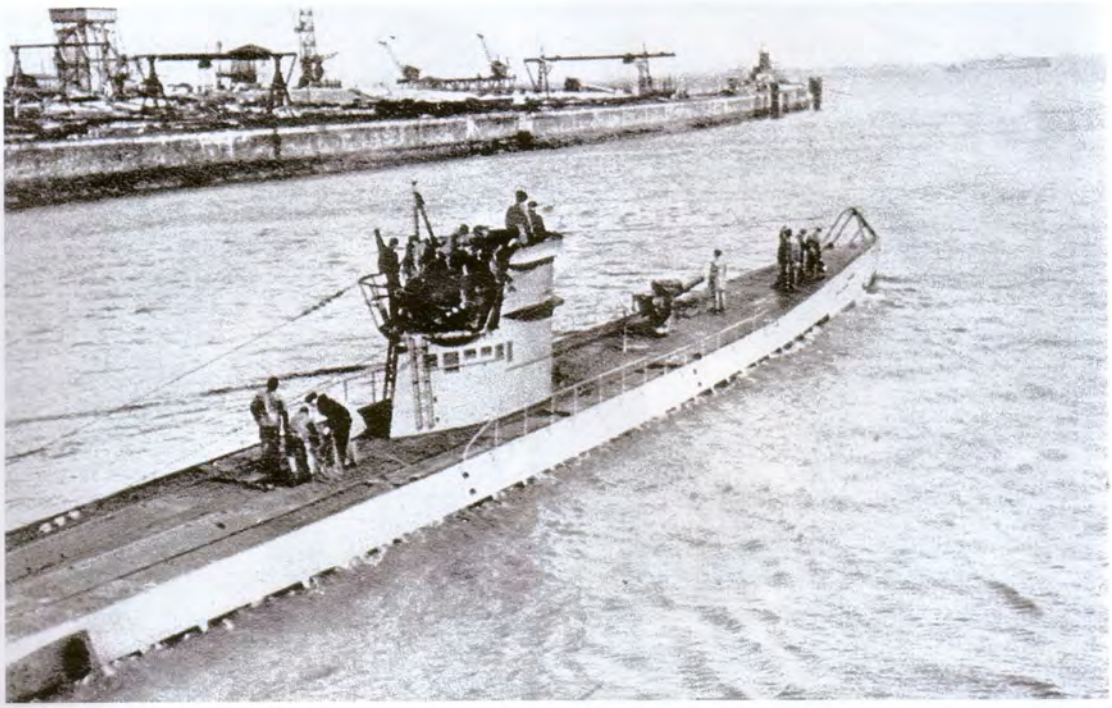
Typ „IX C"

Jednostki	A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L
U 66, U 67	2 i 3	5	7	1	7	"	4	1	7	" ● "	4
U 501–U502	2 i 3	5	7	1	7	"	4	1	7	" ▬ "	4
U 68 U 125–U 131 U 153–U 158 U 503–U 512	2 i 3	5	7	1	7	"	4	1	7	" ▬ "	4
U 513–U 524	2 i 3	5	7	1	7	"	4	1	7	L' ▬ "	4
U 159–U 160 U 171–U 176	2 i 2	4	6	1	7	"	4	1	7	" ▬ "	2
U 161 U 163, U 164	2 i 3	5		15		"	4	1	7	" ▬ "	4
U 162	2 i 3	5		14		"	4	1	7	" ▬ "	4
U 165, U 166	2 i 3	5		15		"	4	1	7	L' ▬ "	2
U 172	2	26	2	1	7	"	4	1	7	" ▬ "	2
U 507, U 510	2 i 3	5	7	1	7	" i 2 "	1 "	1	7	" ▬ "	4
U 513 (lewa burta)	2 i 3	5	7	1	7	" i 3	"	1 "	7	L' ▬ "	4
U 523 (prawa burta)	2 i 3	5	7	1	7	4 × "	1	2 "	7	L' ▬ "	4

Typ „IX C/40"

Jednostki	A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L
U 525–U 532	2 i 2	4	7	1	7	"	4	1	7	L' ▬ "	4
U 183–U 194 U 533–U 550 U 841–U 846 U 853–U 858 U 865–U 870 U 877–U 881 U 889 U 1221–U 1235	2 i 2	4	6	1	7	"	4	1	7	L' ▬ "	2
U 167–U 170											
U 801–U 806	2 i 2	4		14		"	4	1	7	L' ▬ "	2
U 183, U 185	2	26	2	1	7	"	4	1	7	L' ▬ "	2

Na podstawie F. Köhl, A. Niestle, „Vom Original zum Modell: Uboottyp IXC" opracował M. Skwiot



Wyjście w rejs bojowy okrętu podwodnego typu „IX C". *(via Autor)*

ilość łopat na śrubie: 3
materiał: Stg 45.81 BK
— maksymalna prędkość
nawodna: 17,0 w
podwodna: 7,0 w
— zasięg maksymalny
nawodny (przy prędkości 10 w): 18.450 mil morskich
nawodny (przy prędkości 12 w): 14.450 mil morskich
nawodny (przy prędkości 16,9 w): 6750 mil morskich
wysokoprężny/elektryczny (przy prędkości 10 w): 21.000 mil morskich
podwodny (przy prędkości 2 w): 188 mil morskich
podwodny (przy prędkości 4 w): 93 mile morskie
— ilość zabieranego paliwa: 368.000 kg
— akumulatory
ilość: 2
rodzaj: 124–ogniwowy (ogniwa w pojemnikach z warstwą ochronną z miękkiej gumy)
typ: AFA 33 MAL 800 W
pojemność: 11.300 Ah (9170 Ah przy czasie rozładowania 5 godz.)
czas rozładowania: 20 godzin
— zanurzenie
próbne maksymalne: 100 m
niszczące (wyliczeniowe): 200 m
— czas zanurzenia alarmowego: 35 sekund (?)
— uzbrojenie torpedowe
wyrzutnie dziobowe: 0
wyrzutnie rufowe: 2
— ilość zabieranych torped: 15
— uzbrojenie minowe: 66 min typu SMA
— uzbrojenie artyleryjskie (początkowo): 1 × 10,5 cm SK C/35 × 3,7 cm, 1 × 2 cm
— zapas amunicji
kaliber 10,5 cm: 200 pocisków
kaliber 3,7 cm: 2500 pocisków
kaliber 2 cm: 4000 pocisków
— załoga:
oficerowie: 5
marynarze: 47

U 220 i **U 234** posiadały po dwa akumulatory (124–ogniwowe) typu AFA 33 MAL 800 W o pojemności 9160 Ah. Jednostki typu „X B" miały na pokładzie w sumie sześć pojemników na torpedy (wodoszczelne i ciśnieniooodporne). Na przełomie lat 1943/44 zdemontowano działo kalibru 10,5 cm i zwiększono ilość dział przeciwlotniczych. Ostatecznie na uzbrojeniu znajdowało się: 1 × 3,7 cm (2500 pocisków) i 2 × 2 cm *Zwilling* (8000 pocisków).

W rejsach zaopatrzeniowych jednostek typu „X B" zaopatrzenie umieszczane było w specjalnych zasobnikach znajdujących się w szachtach minowych. **U 219** i **U 220** otrzymały dodatkowy pojemnik na torpedę, w miejsce zdemontowanego działa kalibru 10,5 cm. W 1944 roku **U 219**, **U 234** wyposażono w *Schnorchel*.

Okręty podwodne typu „XI" (projekt)

Projekt okrętu, tzw. *U–Kreuzer* (krążownik podwodny), posiadającego silną artylerię kalibru 15 cm lub 12,7 cm. Prace konstrukcyjne rozpoczęto w połowie 1937 roku. Rozważano możliwość zabierania przez tę jednostkę, w wodoszczelnym hangarze (umieszczony w kadłubie pionowy szacht

Jedna z wielu jednostek typu „IX C" płynąca na pełnym morzu w czasie rejsu bojowego. *(via Autor)*

o średnicy 2260 mm), samolotu rozpoznawczego Ar 231. Kiosk *U–Kreuzera* miał być odporny na ogień broni maszynowej do kalibru 13 mm. W dniu 17 stycznia 1939 r. zostały zamówione w stoczni Deschimag AG Weser (Bremen) cztery jednostki typu „XI", oznaczone **U 112–U 115** (numery stoczniowe 977–980). Nie zostały one jednak zbudowane, a zamówienie po wybuchu II WŚ anulowano. Rozważana była możliwość konstruowania tych jednostek bez uzbrojenia w działa kalibru 12,7 cm, lecz okazało się, że i takie przedsięwzięcie jest zbyt pracochłonne i lepszym rozwiązaniem była budowa okrętów typu „IX" i „VII".

Dane techniczne

— wyporność
  nawodna: 3140,0 m³
  podwodna: 3930,0 m³
  podwodna bojowa (maksymalna): 4650,0 m³
— wymiary podstawowe
  długość całkowita: 114.960 mm
  szerokość maksymalna: 9500 mm
  zanurzenie: 6170 mm
  wysokość całkowita: ?
  długość kadłuba sztywnego: 91.250 mm
  szerokość kadłuba sztywnego: 6800 mm
  grubość kadłuba sztywnego: 18,5 mm (?)
— urządzenia napędowe
  napęd nawodny : 4 silniki wysokoprężne firmy MWM
  typ: RS 38 Zw (12 cylindrów, czterosuwowy)
  moc maksymalna: 4 × 4400 KM
  napęd podwodny: 2 silniki elektryczne firmy BBC
  typ silnika: GG UB 1200/8
  moc maksymalna: 2 × 1100 KM
— śruba napędowa
  ilość: 2
  średnica: 2180 mm
  ilość łopat na śrubie: 3

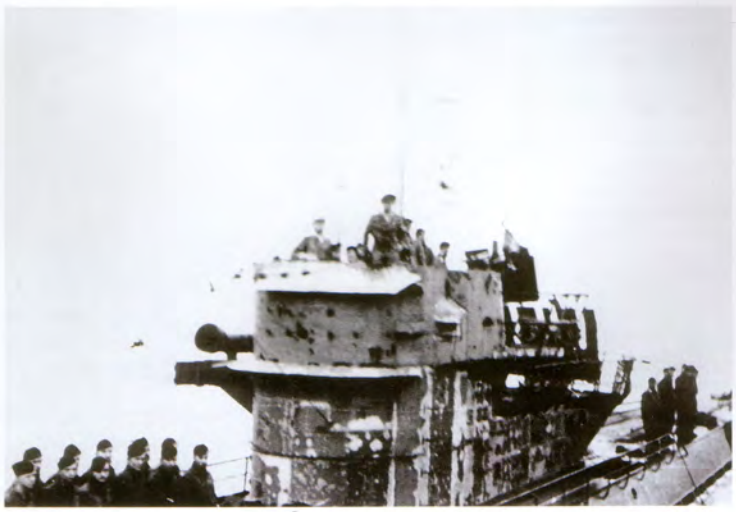
Powrót z rejsu bojowego U 870 (typ „IX C/40") pod dowództwem K. Kpt. Ernsta Hechlera. Wejście do Zatoki Flensburskiej, 22 lutego 1945 roku.

(via Autor)

Powrót z rejsu bojowego U 870 (typ „IX C/40") pod dowództwem K. Kpt. Ernsta Hechlera. Okręt wpływa do Zatoki Flensburskiej w dniu 22 lutego 1945 roku.

(via Autor)

— maksymalna prędkość
  nawodna: 23,0 w (23,25 w)
  podwodna: 7,0 w
— zasięg maksymalny
  nawodny (przy prędkości 10 w): 20.600 mil morskich
  nawodny (przy prędkości 12 w): 15.800 mil morskich
  nawodny (przy prędkości 22,7 w): 4000 mil morskich
  wysokoprężny/elektryczny (przy prędkości 10 w): 24.000 mil morskich
  podwodny (przy prędkości 4 w): 50 mil morskich
  podwodny (przy prędkości 2 w): 140 mil morskich
— ilość zabieranego paliwa: 500.000 kg
— akumulatory
  ilość: 2
  rodzaj: 124–ogniwowy (ogniwa w pojemnikach z warstwą ochronną z miękkiej gumy)
  typ: AFA 28 MAL 1000 W
  pojemność: 24.000 Ah
  czas rozładowania: 20 godzin
— zanurzenie
  próbne maksymalne: 120 m
  niszczące (wyliczeniowe): 240 m
— czas zanurzenia alarmowego: 55 sekund (?)
— uzbrojenie torpedowe
  wyrzutnie dziobowe: 4
  wyrzutnie rufowe: 2
— ilość zabieranych torped: 12



U 38 — typ „IX A" — wpływający do bazy w Lorient. *(via R. Schmidt)*

— uzbrojenie artyleryjskie: 4 × 12,7 cm (w dwóch opancerzonych obrotowych wieżach) 1 × 3,7 cm, 1 × 2 cm
— zapas amunicji
kaliber 12,7 cm: 900 pocisków
kaliber 3,7 cm: 4000 pocisków
kaliber 2 cm: 2000 pocisków
— załoga:
oficerowie: 7 (8)
marynarze: 103 (104)

Przekrój kadłuba, w tylnej części począwszy od kiosku, miał posiadać kształt ściśniętej ósemki (wysokość 5400 mm, szerokość 6800 mm).

Okręty podwodne typu „XII" (projekt)

Zadaniem tych jednostek miała być współpraca na odległych akwenach z nawodnymi rajderami. Planowana była budowa dziewięciu jednostek w stoczni Deschimag (Bremen). Swym wyglądem miały przypominać typ „IX".

Dane techniczne

— wyporność
nawodna: 2041,0 m³
podwodna: ?
— wymiary podstawowe
długość całkowita: 92.400 mm
szerokość maksymalna: 8500 mm
zanurzenie: 5400 mm
— urządzenia napędowe
napęd nawodny: 2 silniki wysokoprężne firmy Germaniawerft
moc maksymalna: 2 × 3500 KM
napęd podwodny: 2 silniki elektryczne
moc maksymalna: 2 × 840 KM
— maksymalna prędkość
nawodna: 22,0 w
podwodna: 10,0 w
— zasięg maksymalny
nawodny (przy prędkości 12 w): 20.000 mil morskich
podwodny: ?
— ilość zabieranego paliwa: ?
— uzbrojenie torpedowe
wyrzutnie dziobowe: 6
wyrzutnie rufowe: 2
— ilość zabieranych torped: 20
— uzbrojenie artyleryjskie: 1 × 10,5 cm, 1 × 3,7 cm, 1 × 2 cm
— załoga: ?

Okręty podwodne typu „XIII" (projekt)

Projekt *U–Boota* z 1939 roku, przeznaczonego do działań na Morzu Północnym w strefie brzegowej; wyporność nawodna ok. 400 m³; prędkość nawodna 15 w ; uzbrojenie — dziobowe wyrzutnie torpedowe. Miał być następcą typu „II". Prace nie wyszły poza stadium wstępnego projektu.

Okręty podwodne typu „XIV"
zwane *Milchkuh* lub *Seekuh*

Potrzeba posiadania jednostki zaopatrzeniowej dla operujących na dalekich akwenach *U–Bootów* spowodowała powstanie typu „XIV". Jego konstrukcja była w dużej mierze oparta na typie „IX D1" (przy długości typu „VII C"). W kwietniu 1940 roku były gotowe rysunki konstrukcyjne.

Pierwsze cztery jednostki tego typu zostały zamówione w stoczni Deutsche Werke (Kiel) w maju 1940 roku.

Do produkcji typu „XIV" używano wielu elementów stosowanych w typie „VII C" (pompy, winda kotwiczna, zamknięcia luków, akumulatory). Całość kiosku pochodziła z typu „IX". Zastosowanie tych elementów przyspieszyło i ułatwiło prace nad nowym typem „XIV".

Stocznie budujące typ „XIV" (w nawiasach podane są numery stoczniowe):

— Deutsche Werke (Kiel)
U 459–**U 464** (290–295), **U 487**–**U 493** (312–315, 322–324), łącznie 10 jednostek;
U 491 (położenie stępki 31 lipca 1943 r.) budowę wstrzymano w 1944 roku przy stanie zaawansowania prac rzędu 75% gotowości do wodowania.
U 492 (położenie stępki 28 sierpnia 1943 r.) budowę wstrzymano w 1944 roku przy stanie zaawansowania prac rzędu 75% gotowości do wodowania.
U 493 (położenie stępki 25 września 1943 r.) budowę wstrzymano w 1944 roku przy stanie zaawansowania prac rzędu 75% gotowości do wodowania.
— Krupp Germaniawerft (Kiel)
Jednostki zamówione, których budowa została 27 maja 1944 roku wstrzymana:
U 494–**U 500** (744–750), **U 2201**–**U 2204** (751–754).
Początkowo okręty te były zamówione w stoczni Deutsche Werke (Kiel) pod numerami stoczniowymi (w kolejności jednostek jak powyżej) 325–329, 332–337.

Dane techniczne

— wyporność
nawodna: 1688,0 m³
podwodna: 1932,0 m³
podwodna bojowa (maksymalna): 2300,0 m³
— wymiary podstawowe
długość całkowita: 67.100 mm
szerokość maksymalna: 9350 mm (9400 mm)
zanurzenie: 6510 mm (6500 mm)
wysokość całkowita: 11.700 mm
długość kadłuba sztywnego: 48.510 mm
szerokość kadłuba sztywnego: 4900 mm
grubość kadłuba sztywnego: 21,5 mm (maksymalnie)
— urządzenia napędowe
napęd nawodny: 2 silniki wysokoprężne firmy Germaniawerft
typ silnika: F 46 (6 cylindrów, czterosuwowy z doładowaniem)
moc maksymalna (stała): 2 × 1400 KM
moc maksymalna (krótkotrwała): 2 × 1600 KM
ilość obrotów: 470–490 obr./min
napęd podwodny: 2 silniki elektryczne firmy SSW
typ silnika: GU 343/38–8
moc maksymalna: 2 × 375 KM
— śruba napędowa
ilość: 2
średnica: ? mm
ilość łopat na śrubie: 3
— maksymalna prędkość
nawodna: 14,9 w
podwodna: 6,2 w
— zasięg maksymalny
nawodny (przy prędkości 10 w): 12.350 mil morskich
nawodny (przy prędkości 12 w): 9300 mil morskich
nawodny (przy prędkości 14,4 w): 5500 mil morskich
podwodny (przy prędkości 4 w): 55 mil morskich
podwodny (przy prędkości 2 w): 120 mil morskich
— ilość zabieranego paliwa: 203.000 kg
— akumulatory
ilość: 2
rodzaj: 62–ogniwowy (ogniwa w pojemnikach bez warstwy ochronnej z gumy)

typ: AFA 28 MAL 1000 W
pojemność: 12.000 Ah.
— zanurzenie
próbne maksymalne: 120 m
niszczące (wyliczeniowe): 240 m
— czas zanurzenia alarmowego: 45 sekund (?)
— uzbrojenie torpedowe: brak
— uzbrojenie artyleryjskie : 2 × 3,7 cm, 1 × 2 cm
— zapas amunicji
kaliber 3,7 cm: 2500 pocisków
kaliber 2 cm: 8000 pocisków
— ilość transportowanych torped: 4
— masa transportowanego paliwa: 432.000 kg
— załoga
oficerowie: 4
marynarze: 47

Na przednim pokładzie umieszczone były cztery wodoszczelne i ciśnienioodporne pojemniki do transportowanych torped.

Na przełomie lat 1943/44 wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze — 2 × 2 cm *Zwilling*. Jednostki typu „XIV" posiadały dwa peryskopy i nie miały zainstalowanej na dziobie piły do cięcia zapór sieciowych.

U 488 oraz **U 490** wyposażono w *Schnorchel*. **U 490**, jako jedyny okręt typu „XIV", wyposażony został w komplet urządzeń umożliwiających przeprowadzanie podwodnego tankowania innych *U–Bootów*.

Okręty podwodne typu „XIV B" (projekt)

Projekt zmodernizowanej wersji typu „XIV" wyposażony w powiększony zestaw akumulatorów umożliwiający pokonanie pod wodą 90 mil morskich przy szybkości 4 węzłów. Wyporność nawodna miała wynosić 1895 m³, długość całkowita 70.900 mm. Reszta danych jest identyczna jak dla typu „XIV".

Okręty podwodne typu „XV" (projekt)

Projekt jednostki warsztatowej dla *U–Bootów* operujących na odległych akwenach. *U–Boot* ten miał mieć wyporność nawodną ok. 2500 m³ oraz urządzenia napędowe identyczne jak w typie „XIV". Jego kadłub miał mieć szerokość wystarczającą do umieszczenia w nim potrzebnych do przeprowadzania napraw maszyn oraz części zamiennych.

Okręty podwodne typu „XVI" (projekt)

Był to również projekt jednostki warsztatowej, jak typ „XV", ale o wyporności nawodnej ok. 5000 m³.

Przebieg służby bojowej *U–Bootów*

Rok 1943

Rok ten przyniósł, już na samym początku, bardzo ważną zmianę rzutującą na dalszy rozwój *U–Bootwaffe*. W dniu 30 stycznia Großadmiral Karl Dönitz został dowódcą *Kriegsmarine*, w miejsce Großadmirala Ericha Raedera.

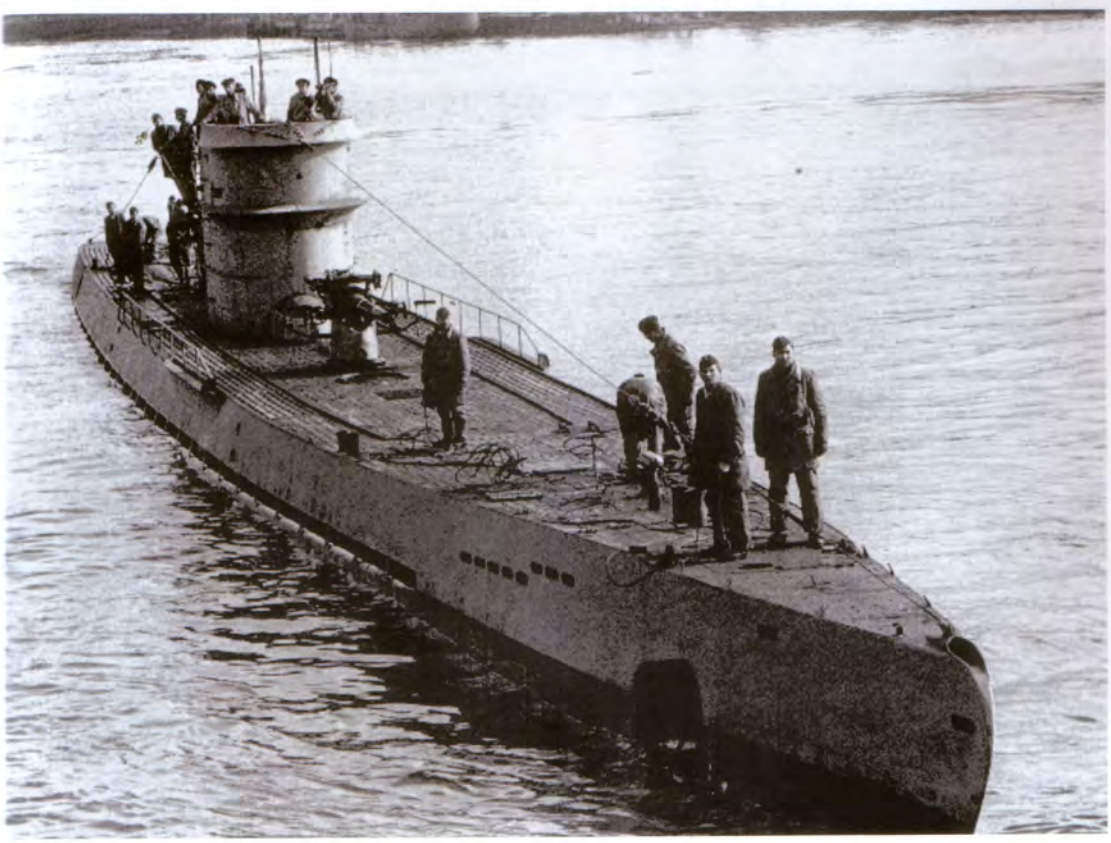
Pierwsze akcje *U–Bootów* na Atlantyku zakończyły się zatopieniem przez **U 522** (Kptlt. Herbert Schneider) i **U 124** (Kptlt. Johann Mohr) w sumie siedmiu statków z konwojów „HX 222" i „HX 223". Kolejny konwój „HX 224" stracił dwa statki zatopione przez **U 456** (Kptlt. Max Martin Teichert). W dniu 3 lutego wykryto konwój „SC 118", który został zaatakowany przez dwie grupy *U–Bootów* (nazwy kodowe „Haudegen" oraz „Pfeil") liczące w sumie 21 jednostek. W tej akcji przy sztormowej pogodzie w nocy z 4 na 5 lutego zatopiony został **U 187** (Kptlt. Ralph Münnich).

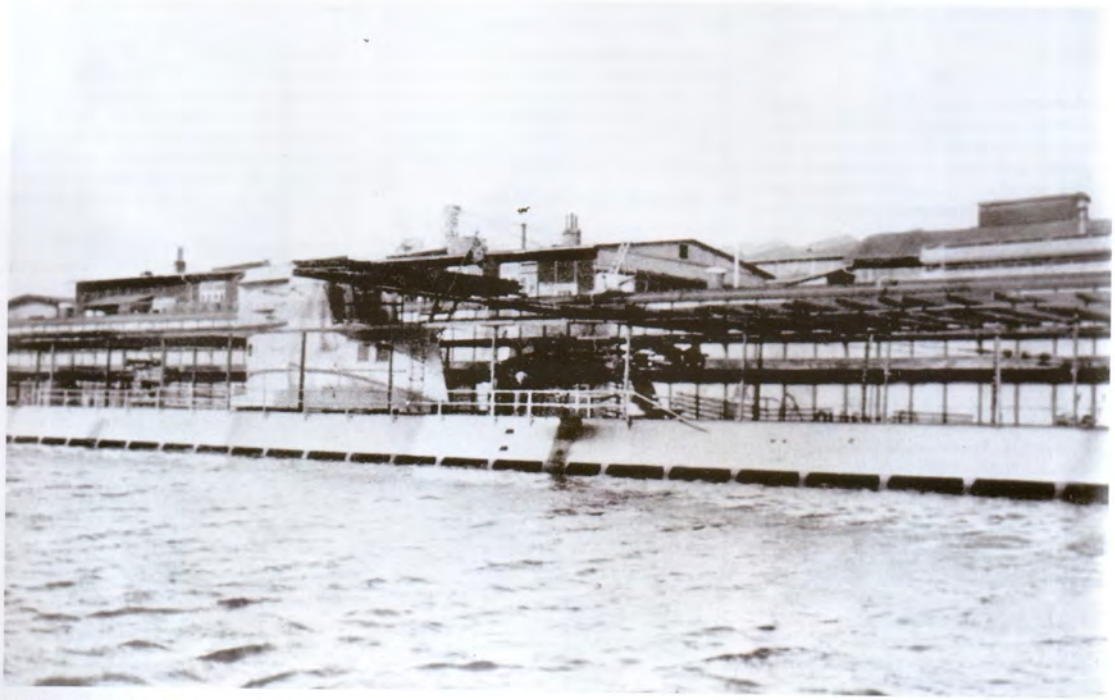
Pierwszy zatopiony przez *U–Booty* statek to ***West Portal***, który 5 lutego w godzinach popołudniowych został storpedowany przez **U 413** (Kptlt. Gustav Poel). 6 lutego zatopione zostały kolejne dwa statki konwoju; dokonały tego **U 262** (Kptlt. Heinz Franke) i **U 266** (Kptlt. Ralf von Jessen). Następnego dnia **U 402** (K. Kpt. Siegfried Frhr. von Forstner) zatopił w sumie sześć statków. Jednak już tego samego dnia w akcji przeciw konwojowi „SC 118" zatonął kolejny *U–Boot* — był nim **U 609** (Kptlt. Klaus Rudloff), który poszedł na dno wraz z całą załogą. W dniu 9 lutego B. d. U. wydał rozkaz wstrzymania działań przeciwko „SC 118". W sumie *U–Booty* zatopiły 13 statków tego konwoju o łącznym tonażu 59.765 BRT.

Od 16 lutego działała na północnym Atlantyku, pomiędzy Azorami a wybrzeżem Portugalii i Maroka, grupa *U–Bootów* o nazwie kodowej „Robbe", do której należały: **U 103** (Kptlt. Gustav Adolf Janssen), **U 107** (Kptlt. Harald Gelhaus), **U 382** (Kptlt. Herbert Juli), **U 410** (Oblt. z. See Horst Arno Fenski), **U 437** (Kptlt. Hermann Lamby), **U 445** (Oblt. z. See Heinz Konrad „Heiko" Fenn), **U 511** (Kptlt. Friedrich Schneewind) i **U 569** (Oblt. z. See Hans Johannsen). Największy sukces, po czterotygodniowym okresie działania tej grupy, odniósł **U 107**, który zatopił 22 lutego statek ***Roxborough Castle*** (7801 BRT) oraz następujące statki z konwoju „OS 44": ***Marcella*** (4592 BRT), ***Clan Alpine*** (5442 BRT), ***Oporto*** (2352 BRT) oraz ***Sembilangan*** (4990 BRT). Podczas kolejnego rejsu bojowego, pomiędzy 24 kwietnia a 26 maja, **U 107** działał początkowo w grupie *U–Bootów* o nazwie kodowej „Amsel". W dniu 26 kwietnia **U 107** zatopił należący do konwoju „SC 127" brytyjski statek ***Port Victor*** (12.411 BRT).

W pierwszych miesiącach tego roku zostały skierowane do Hamburga w celu modernizacji cztery łodzie latające typu BV 222 (V2, V3, V4, V5). Wszystkie otrzymały silne

Niemiecki okręt podwodny typu „IX B" wpływający do bazy. *(via R. Schmidt)*





U 200 (typu „IX D2") w trakcie końcowych prac wyposażeniowych w stoczni. *(via Autor)*

Fragment śródokręcia *U–Boota* typu „IX C" z charakterystycznym kioskiem „Turm II". *(Archiwum A. Szewczyka)*

uzbrojenie obronne oraz bogate wyposażenie radiowe i radarowe. Łodzie te podporządkowane zostały rozkazom *Fliegerführer Atlantik*; prowadziły loty rozpoznawcze na Atlantyku i przekazywały *U–Bootom* pozycje wykrytych statków. Potrafiły wykonywać loty trwające do 33 godzin (!).

Fliegerführer Atlantik dysponował następującymi łodziami latającymi typu BV 222 *Wiking* (w okresie od 1942 do 1945 roku):

— BV 222 V2 (W.Nr. 366, początkowe oznaczenie kodowe CC✚ER), pierwszy lot 15 kwietnia 1941 r. (lub według innych źródeł 7 sierpnia). W dniu 10 sierpnia 1942 r. przydzielona do *Fliegerführer Atlantik* z oznaczeniami X4✚BH. Od maja 1943 roku wykonywała loty rozpoznawcze nad Atlantykiem. Po zakończeniu II WŚ wysadzona w powietrze przez wojska brytyjskie w Norwegii.

— BV 222 V3 (W.Nr. 439, DM✚SD), pierwszy lot 28 listopada 1941 r. W dniu 9 grudnia 1941 roku przydzielona do LTS (See) 222 z oznaczeniem X4✚CH. Od maja 1942 roku przydzielona do *Fliegerführer Atlantik*. W dniu 20 czerwca około godziny 22.30 brytyjskie samoloty należące do RAF Sqn. 264, w walce powietrznej strąciły BV 222 V 3 w rejonie Biscarosse (Francja); samolot należał do 1./*Seeaufklärungsgruppe* 129 (1./SAGr. 129).

— BV 222 A (V4) (W.Nr. 2220000004, DM✚SE), przejęta 20 kwietnia 1942 r. przez LTS (See) 222 z oznaczeniem X4✚DH. Od maja 1943 roku przejęta przez *Fliegerführer Atlantik*, prowadziła loty rozpoznawcze nad Atlantykiem. W chwili zakończenia II WŚ wysadzona w powietrze przez własną załogę w Kiel Holtenau (?).

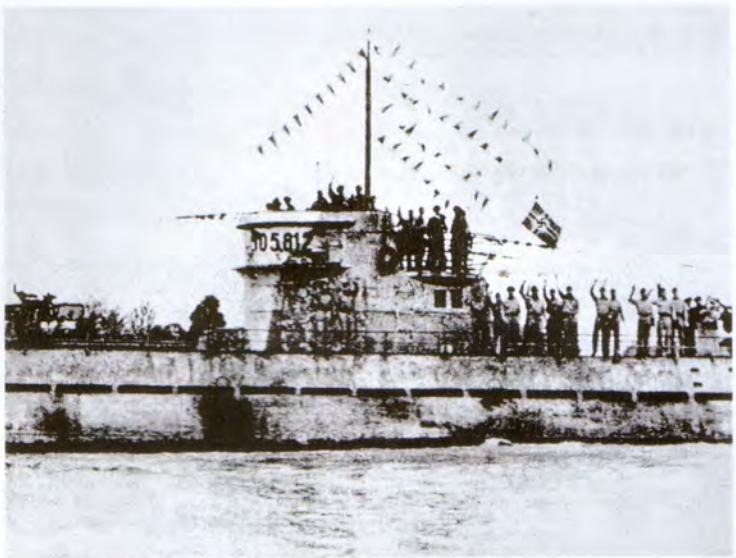
— BV 222 A (V5) (W.Nr. 2220000005, ?), przejęta 7 czerwca 1942 r. przez LTS (See) 222 z oznaczeniem X4✚EH. Od maja 1943 roku przydzielona do *Fliegerführer Atlantik*. Podobnie jak BV 222 V3 zniszczona 20 czerwca 1943 r. przez myśliwce brytyjskie w rejonie Biscarosse.

— BV 222 C (V7) (W.Nr. 2220310007, TB✚QL), była prototypową maszyną wersji BV 222 C. Pierwszy lot odbyła 1 kwietnia (14 marca?) 1943 r. W dniu 16 sierpnia 1943 r. przydzielona do *Fliegerführer Atlantik* (oznaczenie kodowe X4✚GH). W maju 1945 roku wysadzona w powietrze przez własną załogę w Travemünde.

— BV 222 C–1 (09) (W.Nr. 2220310009, TB✚QM), 23 lipca 1943 roku przydzielona do *Fliegerführer Atlantik*. W 1945 roku zniszczona przez brytyjskie myśliwce w Travemünde.

— BV 222 C–1 (010) (W.Nr. 2220310010, TB✚QN), przydzielona do *Fliegerführer Atlantik*. W 1944 roku strącona koło Biscarosse przez brytyjskie nocne myśliwce.

— BV 222 C–1 (011) (W.Nr.330051, TB✚QO), przydzielona do *Fliegerführer Atlantik*. Po zakończeniu II WŚ przeleciała do USA, gdzie była poddana próbom i testom po czym została złomowana.



U 181 (typ „IX D2") dowodzony przez K. Kpt. W. Lutha po powrocie z rejsu bojowego z wywieszonymi symbolami wszystkich jednostek (105.812 BRT) zatopionych do tej pory przez tego *U–Boota*. *(via Autor)*

— BV 222 C–1 (012) (W.Nr. 330052, TB✚QP), przydzielona do *Fliegerführer Atlantik*. W chwili zakończenia II WŚ znajdowała się w Norwegii i została zdobyta przez wojska brytyjskie. Z pięcioma sprawnymi silnikami przeleciała do Wielkiej Brytanii, gdzie była poddana testom. Ostatecznie została złomowana.

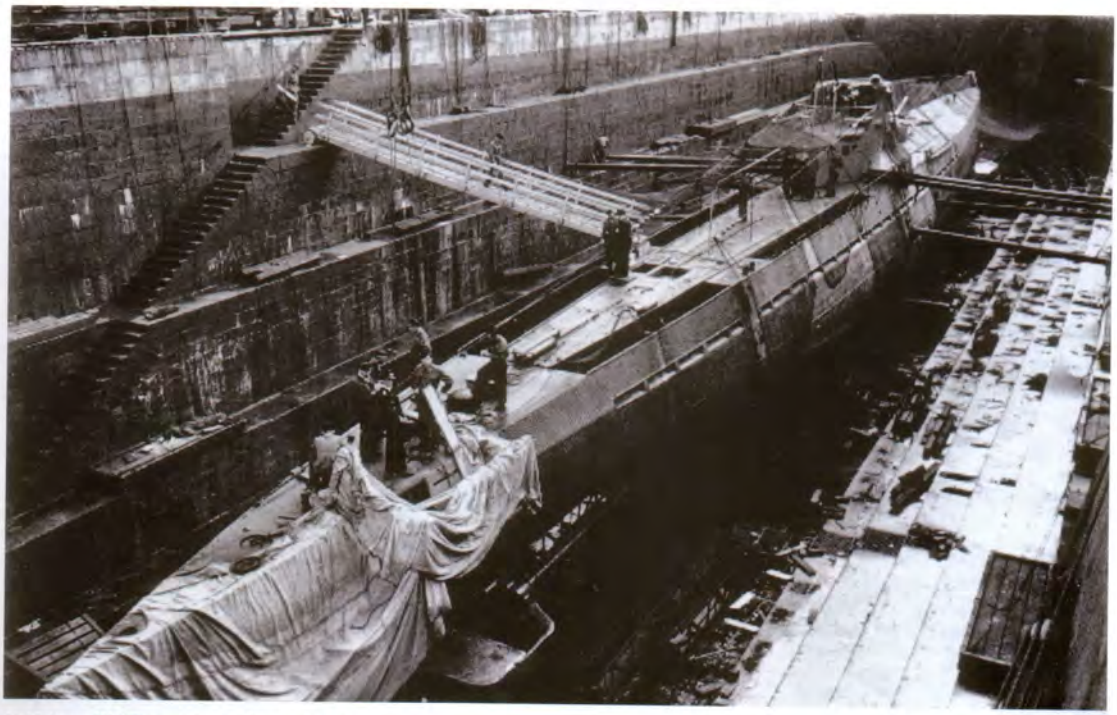
— BV 222 C–1 (013) (W.Nr. 330053, DL✚TY), przeznaczona do działań rozpoznawczych, nie znalazła się w żadnej jednostce bojowej do chwili zakończenia II WŚ. Zdobyta w stanie nieuszkodzonym przez wojska amerykańskie została skierowana do USA w celu wykonania testów. Ostatecznie została złomowana.

Samoloty rozpoznawcze *Luftwaffe* wykryły 18 lutego kolejny konwój. „ON 166", złożony z 48 statków, kierował się w stronę USA. B. d. U. skierował do ataku dwie grupy *U–Bootów* (nazwy kodowe „Ritter" i „Knappen") — łącznie 21 jednostek. Ataki na statki konwoju trwały od 20 do 26 lutego. Dwanaście *U–Bootów* wystrzeliło torpedy zatapiając 15 statków o łącznym tonażu 97.382 BRT). Podczas tej akcji zostały zatopione również dwa *U–Booty*.

Wykryty 27 lutego przez **U 759** (Kptlt. Rudolf Friedrich) konwój „HX 227" liczący 62 statki, został zaatakowany tylko przez **U 405** (K. Kpt. Rolf Heinrich Hopman) i **U 643** (Kptlt. Hans Harald Speidel); zatopione zostały dwa statki. Fatalne warunki atmosferyczne spowodowały utratę kontaktu z konwojem. Kolejny, wykryty 6 marca przez **U 405** konwój to „SC 121" (59 statków). Przeciwko niemu skierowano 29 *U–Bootów* z grupy „Westmark". Pomimo znacznego oddalenia od statków konwoju, 10 *U–Bootów* zdołało dogonić je i zaatakować. Na dno poszło 13 statków o łącznym tonażu 62.198 BRT, a kilka innych storpedowano — wszystko to bez strat własnych (pomimo zwiększenia od 9 marca eskorty konwoju o trzy jednostki i ciągłego patrolowania trasy przez samoloty). Zatopienia uzyskały **U 190** (Kptlt. Max Wintermeyer), **U 230** (Kptlt. Paul Siegmann), **U 527** (Kptlt. Herbert Uhlig), **U 591** (Kptlt. Hansjürgen Zetzsche) oraz **U 642** (Kptlt. Hansjürgen Zetzsche).

Kolejnym, wykrytym przez niemiecki *xB–Dienst* (niemiecka służba deszyfrażu i nasłuchu radiowego), konwojem był „HX 228" (60 statków, dziewięć jednostek eskorty,

U 64 (typ „IX B") wypływający z bazy w kolejny rejs bojowy. *(Archiwum A. Szewczyka)*



U 65 (typ „IX B") w suchym doku w Lorient.

(via R. Schmidt)

wśród nich polskie niszczyciele ***Burza*** oraz ***Garland***), na który B. d. U. skierował *U–Booty* należące do grupy „Neuland". Konwój został odkryty przez **U 336** (Kptlt. Hans Hunger). 12 *U–Bootów* zaatakowało statki konwoju. **U 221** (Kptlt. Hans Trojer) zatopił dwa z nich a jeden storpedował. Zatopienia oraz uszkodzenia statków zapisały na swym koncie także: **U 406** (Kptlt. Horst Dieterichs), **U 432** (Kptlt. Hermann Echhardt), **U 444** (Oblt. z. See Albert Langfeld) i **U 757** (Kptlt. Friedrich Deetz). Podczas tej akcji 11 marca został zatopiony **U 432**. Brytyjski niszczyciel ***Harvester*** dokonał pierwszego taranowania i sam uległ przy tym uszkodzeniom. Kolejnego taranowania i ostatecznego zatopienia dokonała wezwana na pomoc francuska korweta ***Aconit***. ***Harvester*** został w tym czasie zatopiony przez **U 444**; po około godzinie od chwili zatopienia niszczyciela korweta ***Aconit*** wykryła *U–Boota Asdicem*, poważnie uszkodziła go bombami głębinowymi, a po wynurzeniu staranowała i zatopiła.

Bardzo ważny meldunek radiowy do B. d. U. nadał 7 marca dowódca **U 156** (K. Kpt. Werner Hartenstein); komunikował o zastosowaniu przez przeciwnika nowego urządzenia radarowego pracującego na długości fal, których nie wykrywało urządzenie *Metox*; zwiększało to groźbę niespodziewanego ataku lotniczego przy złych warunkach atmosferycznych oraz w nocy. 26 czerwca odbyła się w siedzibie *Oberbefehlshaber der Luftwaffe* (Ob. d. L.) narada poświęcona dalszej lotniczej działalności nad Atlantykiem do lata 1944 roku.

W naradzie tej uczestniczyli: dowódca *Luftwaffe* Reichsmarschall H. Göring, szef sztabu generalnego *Luftwaffe* Generaloberst Jeschonnek, oficer łącznikowy pomiędzy Göringiem a A. Hitlerem, General der Flieger Karl Bodenschatz, Generalleutnant Rudolf Meister oraz szef *Luftwaffenführungsstab* Oberstleutnant Bernt von Brauchitsch.

Generał R. Meister przedstawił sprawozdanie Ob. d. M., mówiące o stanie i przyszłych zadaniach lotnictwa na tym obszarze oraz o dużej przewadze lotnictwa brytyjskiego w rejonie Zatoki Biskajskiej. Zgodnie z przedstawionym planem do lata 1944 roku w dyspozycji miały być, przeznaczone do wykonywania zadań nad Atlantykiem, następujące jednostki lotnicze:

— grupa dalekiego rozpoznania wyposażona w samoloty dalekiego zasięgu typu: Ju 88 H–1, He 177 oraz Ju 290;
— dwie eskadry dalekiego rozpoznania wyposażone łącznie w 12 łodzi latających typu BV 222;
— $2^1/_3$ dywizjonu wyposażonego w samoloty typu He 177;
— dywizjon ciężkich myśliwców dalekiego zasięgu wyposażony w samoloty typu Me 410 i Ju 88 G–1;
— dywizjon wyposażony w myśliwce bombardujące typu Fw 190.

Göring zaakceptował ten plan. Jednak wyposażenie obu eskadr w łodzie latające typu BV 222 nie było — w tym czasie — możliwe do zrealizowana w całości ze względu na brak takiej ilości sprzętu. W tym czasie na obszarze południowej Francji pod rozkazami *Fliegerführer Atlantik* działały dwie eskadry rozpoznawcze:

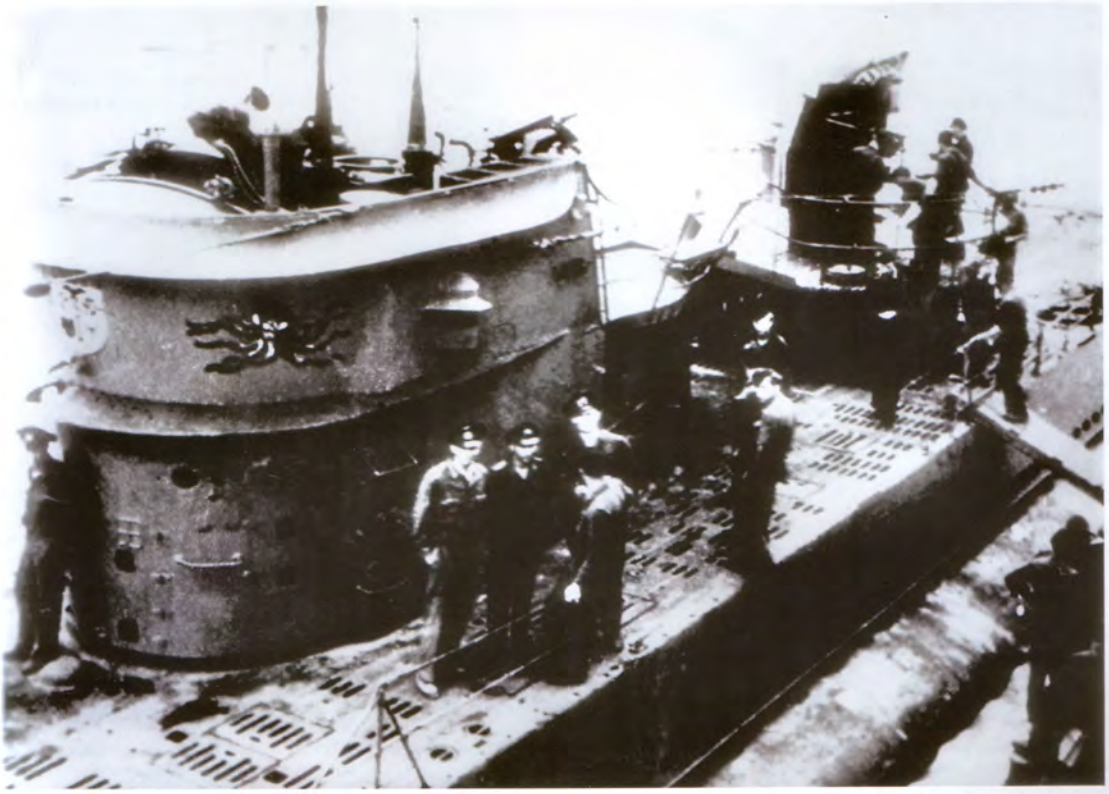
— 1./128, wyposażona w 12 wodnosamolotów typu Ar 196 oraz cztery samoloty typu Fw 190;
— 2./128, wyposażona w 10 wodnosamolotów typu Ar 196.

U–Booty działające na odległych akwenach, głównie w pojedynkę, odniosły w początkowych miesiącach tego roku spektakularne sukcesy. W dniu 21 lutego wypłynął w rejs bojowy **U 515** (Kptlt. Werner Henke). Miał działać na środkowym Atlantyku w rejonie Freetown. Płynąc w rejon operacyjny zatopił 4 marca w pobliżu Azorów statek ***California Star***. W tym samym czasie został wcielony do grupy *U–Bootów* „Unverzagt", której zadaniem był atak na płynący z USA konwój „USG 6". **U 515** zatopił z tego konwoju, uszkodzony wcześniej przez inne *U–Booty*, statek ***Molly Pitcher***. Następnie przetankował paliwo z **U 106** (Oblt. z. See Wolfdietrich Damerow) i skierowany został w pobliże Freetown. Tam też 9 kwietnia zatopił statek ***Bamako***, zaś 20 kwietnia zlokalizował konwój „TS 39" podążający w kierunku Freetown i posłał na dno — po wieczornym nawodnym ataku — następujące statki: ***Manking*** (tonaż 5931 BRT), ***Corabella*** (5682 BRT), ***Bandar Shapur*** (5236 BRT), ***Kola Tjandi*** (7295 BRT) i ***Nagina*** (6551 BRT).

Po krótkim zanurzeniu **U 515** dokonał ponownego ataku nawodnego zatapiając kolejne jednostki: ***Clan Mc Pherson*** (6940 BRT), ***City of Singapore*** (6555 BRT) oraz ***Mocambo*** (4996 BRT). Zatopienie ośmiu statków konwoju w ciągu kilku godzin przez pojedynczo atakującego **U 515** było największym tego typu sukcesem w okresie II WŚ. **U 160** (Kptlt. Georg Lassen) działający na Oceanie Indyjskim w rejonie Port Shepstone (Południowa Afryka) zaatakował 1 marca statki konwoju i zatopił pięć z nich (m.in. zbiornikowiec ***Tibia*** o nośności 10.356 BRT) i storpedował dwa inne.

Dwie jednostki typu „IX D1" zostały skierowane do działań w rejonie Południowej Afryki oraz południowo-zachodniej części Oceanu Indyjskiego; były to **U 180** (F. Kpt. Werner Musenberg) i **U 195** (K. Kpt. Heinz Buchholz). W dniu 9 lutego **U 180** wypłynął z Kiel w swój pierwszy rejs bojowy. Na jego pokładzie, oprócz załogi, znaleźli się także dwaj Hindusi: Subhas Chandra Bose oraz Hasan, mający organizować siły w celu wyzwolenia Indii spod panowania brytyjskiego. W dniu 18 kwietnia **U 180** zatopił na Oceanie Indyjskim, w rejonie Madagaskaru, brytyjski zbiornikowiec ***Corbis*** (8132 BRT). W dniu 24 kwietnia nastąpiło w kwadracie marynarki „KR 5276" spotkanie z japońskim okrętem podwodnym **I 29** (K. Kpt. Yoichi). **U 180** przekazał swych pasażerów Japończykom, natomiast na swój pokład przyjął dwóch japońskich oficerów marynarki oraz dwóch oficerów okrętownictwa (F. Kpt. Tesushiro Emi oraz K. Kpt. Tomonaga), którzy mieli w Niemczech zaznajomić się z rozwojem i budową nowych typów okrętów podwodnych. Na **U 180** załadowane zostały również: trzy torpedy produkcji japońskiej, 3 cm działo bezodrzutowe, złoto przeznaczone dla ambasady Japonii w Niemczech oraz surowce strategiczne.

Kolejna grupa *U–Bootów*, skierowana w rejon operacyjny pomiędzy południowym Atlantykiem a Oceanem Indyjskim (rejon Madagaskaru), składała się z: **U 177**, **U 178** (K. Kpt. Wilhelm Dommes), **U 181**, **U 196** (K. Kpt. Eitel Friedrich Kentrat), **U 197** (Kptlt. Robert Bartels) i **U 198** (Kpt. z. See Werner Hartmann). Pod koniec sierpnia na rozkaz B. d. U. **U 181** i **U 196** prowadziły poszukiwania, uznanego za zaginiony na południowy wschód od Madagaskaru, **U 197**, który w rzeczywistości został 20 sierpnia zatopiony



Fragment śródokręcia U 462 (typ „XIV") z charakterystyczną platformą przeciwlotniczą. Zdjęcie wykonano latem 1943 roku w jednej z francuskich baz morskich.

(Archiwum A. Łopatniuka)

wraz z załogą) bombami brytyjskich samolotów. Rejsy te rejony łączyły się z rekordowymi okresami przebywania bez przerwy w morzu. I tak **U 196** wypłynął z Bordeaux 13 marca a zawinął do niego ponownie po 225 dniach, tzn. 25 października. **U 198** wypłynął 9 marca i zawinął do bazy w Bordeaux po 200 dniach rejsu. **U 178** został skierowany do bazy w Penang. Podczas swojego rejsu (156 dni) zatopił w sumie pięć statków o łącznym tonażu ca 25.000 BRT między innymi norweski ***Breiviken*** 2667 BRT oraz grecki ***Michael Livnos*** 4774 BRT). W dniu 10 maja w kierunku Azji wyruszył **U 511** (Kptlt. Friedrich Schneewind), który miał prezentem A. Hitlera (niektóre źródła podają, że został sprzedany) dla cesarza Japonii. Dnia 7 sierpnia został oficjalnie i uroczyście przekazany stronie japońskiej w Kure wraz z planami oraz tajnymi dokumentami związanymi z tym typem *U–Bootów*. We flocie japońskiej pływał jako **Ro 500**. Podczas swojego rejsu do Japonii **U 511** zatopił dwa statki, których łączna wyporność wynosi 11.000 BRT. Równocześnie okazało się, że we flocie japońskiej nie zawsze informacje docierały na czas; na Morzu Chińskim **U 511** płynąc w wynurzeniu, został ostrzelany przez japońskie ścigacze okrętów podwodnych. Znajdujący się na pokładzie attache marynarki wojennej Japonii, wiceadmirał Nomura, wysłał do jednostek japońskich lampą sygnałową rozkaz przerwania ognia. Jego treść nie była przekazana językiem dyplomatycznym.

Między 28 czerwca a 7 lipca z bazy w Lorient wysłane zostały w trzech rzutach (w sumie dziesięć *U–Bootów*) jednostki należące do grupy „Monsun", mające działać na wodach Oceanu Indyjskiego i ostatecznie zawinąć do baz we wschodniej Azji. Kilka z nich zostało zatopionych krótko po wypłynięciu:

— **U 200** (Kptlt. Heinrich Schonder) wypłynął z Kiel 12 czerwca;
— **U 506** (Kptlt. Erich Würdemann) zatopiony 12 lipca na północnym Atlantyku, na zachód od Vigo, bombami amerykańskiego samolotu;
— **U 509** (Kptlt. Werner Witte);
— **U 514** (Kptlt. Hans Jürgen Auffermann);
— **U 847** (Kptlt. Herbert Kuppisch);

U 200 miał do wykonania tajne zadanie. Na jego pokładzie przebywało komando (na czas rejsu obsługa przeciw-

Moment cumowania U 464 (typ „XIV") w bazie po powrocie z rejsu.

(via Autor)

Jeden z okrętów podwodnych typu „IX D2", na którym przeprowadzane były próby z wiatrakowcem *Bachstelze*.

(Archiwum A. Szewczyka)

lotniczego działa 2 cm) należące do *Küstenjägerabteilung*, będącego częścią *Sonderverband Brandenburg* (Dywizja Brandenburg). Była to sześcioosobowa grupa dywersyjna (złożona z osób urodzonych w Południowej Afryce), pod dowództwem Ltn. Hansa Brügmanna, w składzie: Obgfr. Rudolf Otto, Uffz. Bill Fesg, Obgfr. Reinhard Schneider, ? Wilfried Moll i jeden mężczyzna nieznany z nazwiska.

U 200 wypłynął z Kiel 12 czerwca i miał wysadzić grupę dywersyjną w pobliżu portu Durban (Południowa Afryka), na Oceanie Indyjskim. Jej celem było zniszczenie doku oraz urządzeń portowych, w których dokonywano przeglądów i remontów brytyjskich jednostek morskich.

Zatopienie **U 200** pokrzyżowało te plany. Dywersanci mieli być także wysłani na dwóch innych *U–Bootach*, a ich celem był rejon Luandy w Angolii. Grupa miała się przedrzeć do Południowej Afryki (do partyzantów burskich walczących z Brytyjczykami) oraz na teren dawnej Niemieckiej Afryki Wschodniej, z zadaniem prowadzenia akcji sabotażowych.

U 462 przewidziany był początkowo jako tankowiec–zaopatrzeniowiec dla grupy „Monsun". Po wypłynięciu 13 lipca został uszkodzony podczas ataku lotniczego i musiał powrócić do bazy, a zadania jego przejęły pomocnicze tankowce–zaopatrzeniowce — **U 155** (K. Kpt. Adolf Piening) i **U 516** (Kptlt. Hans Rutger Tillessen). Przeznaczony także dla tej grupy jako tankowiec–zaopatrzeniowiec **U 487** (Oblt. z. See Helmut Metz) miał spełniać swą misję w kwadracie marynarki „DF".

W początkach lipca amerykańskie jednostki morskie zorganizowały na środkowym Atlantyku cztery grupy poszukiwawcze z lotniskowcami eskortowymi ***Bogue***, ***Core***, ***Card*** oraz ***Santee*** na czele i w eskorcie tuzina niszczycieli, których zadaniem było zwalczanie *U–Bootów* grupy „Monsun" oraz, co bardzo istotne, ich zaopatrzeniowców. 13 lipca pięć samolotów pokładowych lotniskowca eskortowego ***Core*** zaskoczyło płynący na powierzchni **U 487** i zatopiło go.

W dniu 22 lipca **U 459** (K. Kpt. Georg von Wilamowitz Möllendorf) wypłynął z Bordeaux wraz z **U 461** (który musiał zawrócić ze względu na wykryte uszkodzenia) i **U 117** (K. Kpt. Hans Werner Neumann) w eskorcie trzech niszczycieli (**Z 24**, **Z 32** oraz **Z 37**). W kwadracie marynarki „BF 4751" eskorta niszczycieli zawróciła i *U–Booty* podążały dalej do wyznaczonego rejonu operacyjnego. **U 459** miał w kwadracie „DE 50" zaopatrywać okręty podwodne działające w rejonie Karaibów. Dnia 24 lipca **U 459** został zaatakowany przez *Wellingtona* z 172 Sqn. RAF (dowódca W. T. H. Jennings). Obrona przeciwlotnicza *U–Boota* trafiła atakujący samolot, który spadł na pokład i zsunął się do wody. Na pokładzie pozostały dwie bomby głębinowe, które załoga **U 459** beztrosko zrzuciła do morza. Ich zapalniki były ustawione na niewielką głębokość i eksplodowały prawie natychmiast, powodując liczne uszkodzenia i w efekcie samozatopienie okrętu. Część załogi (41 osób) oraz jeden z członków załogi strąconego *Wellingtona* została wyłowiona przez brytyjski niszczyciel. Dowódca **U 459** pozostał na pokładzie i zatonął wraz z okrętem. W ten sposób w ciągu sześciu tygodni stracony został już czwarty tankowiec–zaopatrzeniowiec.

W dniu 11 lipca na wodach Zatoki Biskajskiej trzy brytyjskie samoloty (RAF Sqn. 248) zaatakowały **U 441** (Kptlt. Götz von Hartmann) — był to tzw. *Flakfalle*. W walce zginęło 10 członków załogi, a 12 zostało rannych. Stało się jasne, że nawet silnie uzbrojone *Flakfalle* nie są równorzędnymi przeciwnikami dla samolotów. W dniu 30 lipca zostały zatopione na wodach Zatoki Biskajskiej dwa kolejne *U–Booty* zaopatrzeniowe, mające prowadzić akcje tankowania jednostek operujących na wodach Karaibów oraz u wybrzeża południowej Ameryki.

U 461 (K. Kpt. Wolf Stiebler) i **U 462** (Oblt. z. See Bruno Vowe) płynęły wraz z **U 504** (Kptlt. Wilhelm Luis; okręt został zatopiony 30 lipca przez brytyjskie jednostki morskie). Oba *U–Booty* zostały zatopione po lotniczym ataku. Wykrył je patrolujący *Liberator*, który przekazując meldunek o pozycji *U–Bootów* podał złe współrzędne. Duża ilość patroli lotniczych Aliantów, wyposażonych w urządzenia radarowe, pozwoliła jednak znów zlokalizować *U–Booty*; dokonała tego brytyjska łódź latającą typu *Sunderland*. Dalszą obserwację prowadziła *Catalina*. Australijska łódź latająca typu *Sunderland* należąca do RAAF Sqn. 461 posłała na dno **U 461**. **U 462** został uszkodzony podczas ataku *Sunderlanda* i ostatecznie samozatopiony w momencie zbliżenia się i otwarcia ognia przez brytyjskie jednostki morskie z *Hunter Killer Group* dowodzonej przez komandora J. Walkera. W dniu 2 sierpnia na północnym Atlantyku brytyjskie łodzie latające zatopiły po kilku atakach **U 106** (Oblt. z. See Wolfdietrich Damerow). W czasie tej akcji załogi *Sunderlandów* ostrzeliwały także tratwy ratunkowe tonącego **U 106**. Zginęło 22 członków załogi. Resztę uratowały trzy niemieckie torpedowce przybyłe z pomocą.

U 513 (Kptlt. Friedrich Guggenberger) został po nadaniu meldunku radiowego precyzyjnie namierzony przez Amerykanów. Kilkugodzinne poszukiwania na południowym Atlantyku u wybrzeży Brazylii dały efekt. *U–Boot* zatonął 19 lipca po ataku bombowym amerykańskiego samolotu *Ventura* (dowódca Ltn. R. S. Whitcomb). Załoga samolotu zrzuciła siedmiu uratowanym członkom załogi **U 513** nadmuchiwaną łódź ratunkową, a następnego dnia znaleźli się oni na pokładzie amerykańskiego krążownika.

Podobny los spotkał namierzony przez Amerykanów na południowym Atlantyku w rejonie Trinidadu **U 572** (Oblt. z. See Heinz Kummetat), który został 3 sierpnia zatopiony wraz z całą załogą przez amerykański samolot. Następnego dnia na północnym Atlantyku kanadyjska maszyna należąca do 423 Sqn. RCAF uszkodziła kolejnego zaopatrzeniowego *U–Boota* — **U 489** (Oblt. z. See Adalbert Schmandt). W wyniku uszkodzeń okręt został samozatopiony. Był to pierwszy rejs bojowy **U 489**. W początkach sierpnia operujące na południowym Atlantyku *U–Booty* mógł obsługiwać tylko jeden okręt zaopatrzeniowy — **U 117** (K. Kpt. Hans Werner Neumann), znajdujący się na północnym Atlantyku. Jednak 30 lipca Amerykanie przechwycili meldunek radiowy i po jego rozszyfrowaniu skierowali w zaplanowany re-

Przycumowane do nabrzeża okręty podwodne. Na pierwszym planie typ „IX C/40", za nim jednostka typu „X B".

(Archiwum A. Szewczyka)

...m spotkania **U 117** z mającym zatankować paliwo **U 66** (Kptlt. Friedrich Markworth) grupę poszukiwawczą, z lotniskowcem eskortowym ***Card***. 7 sierpnia w kwadracie marynarki „CD 64" podczas tankowania oba *U–Booty* zaatakowało pięć samolotów pokładowych. **U 117** został zatopiony wraz z całą załogą, prawdopodobnie przez samonamierzającą się akustycznie torpedę typu NO–94 *Fido*.

Pilną potrzebę uzupełnienia paliwa na kilku *U–Bootach* postanowiono rozwiązać przez oddanie części swojego paliwa przez inne łodzie podwodne. Paliwo miały przekazać **U 525** (Kptlt. Hans Joachim Drewitz) oraz **U 129** (Oblt. z See Richard von Harpe). Tylko **U 129** dokonał tej operacji, gdyż **U 525** zatonął 11 sierpnia na północny zachód od Azorów, po zbombardowaniu i storpedowaniu (torpeda NO–94 *Fido*) przez samoloty pokładowe amerykańskiego lotniskowca ***Card***. Znajdujący się w drodze do portu wschodniej Azji **U 847** (Kptlt. Herbert Kuppisch) otrzymał 19 sierpnia od B. d. U. rozkaz przerwania swojego zadania i przekazania części paliwa innym okrętom podwodnym. Na spotkanie z **U 847** podążały cztery *U–Booty*. Amerykanie, mający możliwość zaznajamiania się z niemieckimi meldunkami, skierowali w rejon spotkania okrętów dwie grupy poszukiwawcze z lotniskowcami eskortowymi ***Core*** oraz ***Card***. W dniu 23 sierpnia nastąpiła pierwsza operacja tankowania; następnego dnia amerykańskie samoloty pokładowe wykryły **U 185** (Kptlt. August Maus) i zatopiły go. 27 sierpnia **U 847** został wykryty przez samoloty pokładowe lotniskowca eskortowego ***Card*** i zatopiony wraz z załogą torpedą NO–94 *Fido*. Zniszczenie w tym okresie wszystkich *U–Bootów* zaopatrzeniowych było — przede wszystkim — zasługą pracy ULTRA.

U–Booty grupy „Monsun", które przedostały się na Ocean Indyjski to: **U168** (Kptlt. Helmuth Pich), **U 183** (K. Kpt. Heinrich Schäfer), **U 188** (Kptlt. Siegfried Lüdden), **U 532** (F. Kpt. Ottoheinrich Junker) i **U 533** (Kptlt. Helmut Hennig). **U 533** został 16 października zatopiony przez dwa brytyjskie samoloty na wodach Zatoki Omańskiej na Morzu Arabskim. **U 532** zatopił w trakcie rejsu zakończonego w Penang cztery statki o łącznym tonażu

Widok na dziobową część U 119 (typ „X B") w trakcie końcowej fazy wyposażania. Po lewej widoczny fragment *U–Boota* typu „VII C".

(Archiwum A. Łopatniuka)

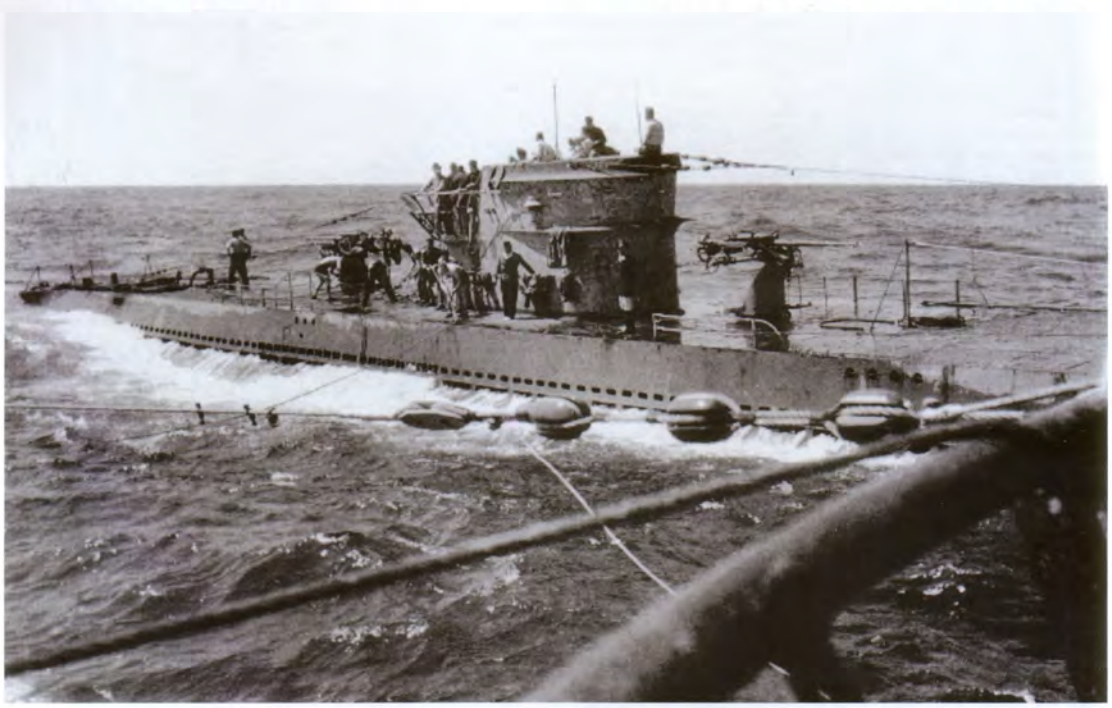
Po lewej jeden z *U–Bootów* typu „XIV" w trakcie przygotowań do przekazania zaopatrzenia na pełnym morzu. *(via R. Schmidt)*

24.500 BRT; **U 168** zatopił jeden statek oraz sześć małych żaglowców transportowych; **U 188** zatopił jeden statek oraz jeden storpedował; **U 183** nie uzyskał żadnych zatopień. W chwili kapitulacji Włoch 8 września Japończycy zarekwirowali trzy znajdujące się w ich portach włoskie podwodne okręty transportowe. Dopiero po rozmowach z przedstawicielami niemieckiego morskiego attache w Tokio uzyskano zgodę na przekazanie ich stronie niemieckiej — pod warunkiem, że będą pływać wyłącznie z niemieckimi załogami.

Okręty otrzymały niemieckie oznaczenia: **UIT 23** (F. Kpt. Heinrich Schäfer), **UIT 24** (Oblt. z. See Heinrich Pahls) oraz **UIT 25** (Oblt. z. See Werner Striegel). Jednostki te musiały być dokowane, co okazało się — przy stale rosnących stratach i uszkodzeniach japońskich okrętów — bardzo utrudnione. Dokowanie mogło odbyć się w Singapurze — baza w Penang dysponowała tylko warsztatami remontowymi. *U–Bootom* grupy „Monsun" kłopoty sprawiało także zaopatrzenie w części zamienne, amunicję, torpedy, umundurowanie. Zaistniały problemy nawet z bateriami do latarek. Wykwalifikowany personel do wykonywania przeglądów na okrętach pozostawał tylko w sferze marzeń. W późniejszym czasie otrzymano do pomocy włoskie załogi (trzy podwodne okręty transportowe), które bardzo chętnie pomagały swoim byłym sojusznikom. Trzeba nadmienić, że wiele załóg, szczególnie okrętów podwodnych (przykładowo jednostki działające do 1944 roku wraz z *U–Bootami* na Morzu Śródziemnym) nie uznawało kapitulacji Włoch z 8 września.

W październiku podjęto, przy pomocy tzw. *Blockadebrecher* (łamacz blokady), kolejną próbę dostarczenia z portów wschodniej Azji do Niemiec ważnych dla przemysłu zbrojeniowego surowców strategicznych. W rejs wyruszyły statki ***Osorno***, ***Rio Grande***, ***Alsterufer***, ***Burgenland***

Kolejne ujęcie *U–Boota* typu „XIV" w trakcie przygotowań do przekazania na pełnym morzu zaopatrzenia na innego *U–Boota*. *(via R. Schmidt)*



U–Boot typu „IX" witany po powrocie z rejsu bojowego.

(via Autor)

oraz ***Weserland***. Tylko ***Osorno*** dopłynął do Niemiec. Stało się jasne, że w przyszłości transport ten będą musiały wykonywać *U–Booty*.

U–Booty stacjonujące w Penang wypłynęły w kolejny rejs bojowy na Ocean Indyjski. Największe sukcesy osiągnął **U 188**, który zatopił w sumie siedem statków o łącznej pojemności 42.549 BRT.

Od 14 do 20 marca trwała największa bitwa konwojowa w historii II WŚ. W pierwszym tygodniu marca *xB–Dienst* (niemiecka służba deszyfrażu i nasłuchu radiowego) rozszyfrował meldunek nadany przez statki konwoju „HX 229" (40 statków), znajdującego się na północnym Atlantyku, na południowy wschód od Nowej Funlandii. Kolejny rozszyfrowany meldunek nadany został przez statki konwoju „SC 122" (51 statków). Oba konwoje zostały skierowane na południową trasę konwojową, gdyż Brytyjczycy obawiali się ataku *U–Bootów* na trasie północnej. Eskorta konwoju „SC 122" składała się, po odłączeniu od niej *Ocean Escort Group*, z dwóch niszczycieli, jednej fregaty oraz pięciu korwet. Osłona „HX 229" składała się z czterech niszczycieli oraz jednej korwety.

15 marca utworzone zostały dwie grupy *U–Bootów* mające zaatakować te konwoje; nosiły one oznaczenia kodowe „Dränger" (11 okrętów) oraz „Stürmer" (18 okrętów). Jako wsparcie dla nich odwołano z północnej trasy konwojowej grupę dziewięciu *U–Bootów* (nazwa kodowa „Raubgraf"), które miały początkowo atakować statki konwoju „ON 170".

W dniu 16 marca o godzinie 23.00 zatonął pierwszy statek konwoju „HX 229", amerykański ***William Eustis*** (o tonażu 7196 BRT). W godzinach porannych 17 marca zaatakowane zostały także statki konwoju „SC 122". Torpedy wystrzelone przez **U 338** zatopiły trzy z nich, a jeden uszkodziły. Zabezpieczenie lotnicze konwojów (*Liberatory*) atakowało 17 marca w sumie osiem *U–Bootów*. Dwa z nich zostały uszkodzone; były to **U 441** oraz **U 631**. Pozostałe *U–Booty* storpedowały inne statki obu konwojów. W dniu 19 marca eskorty konwojów zostały zwiększone do 18 jednostek. W tym dniu samoloty zdołały zatopić **U 384** wraz z załogą, a **U 338** poważnie uszkodzić — okręt musiał wrócić do bazy. W dniu 20 marca po wejściu konwoju w zasięg działania samolotów *Coastal Command* B. d. U. wydało rozkaz przerwania ataku na oba konwoje. Dziewiętnaście *U–Bootów* atakujących „HX 229" oraz „SC 122" zatopiło łącznie 21 statków i storpedowało kolejnych jedenaście (z których sześć zatonęło). *U–Bootami* tymi były:

— **U 91** (Kptlt. Heinz Walkerling),
— **U 221** (Kptlt. Hans Trojer),
— **U 228** (Kptlt. Erwin Christophersen),
— **U 305** (Kptlt. Rudolf Bahr),
— **U 333** (Oblt. z. See Werner Schwaff),
— **U 338** (Kptlt. Manfred Kinzel),
— **U 384** (Oblt. z. See Hans Achim von Rosenberg Gruszczynski),
— **U 435** (Kptlt. Siegfried Strelow),
— **U 441** (Kptlt. Klaus Hartmann),
— **U 523** (Kptlt. Werner Pietzsch),
— **U 527** (Kptlt. Herbert Uhlig),
— **U 600** (Kptlt. Bernhard Zurmühlen),
— **U 603** (Oblt. z. See Hans Joachim Bertelsmann),
— **U 608** (Kptlt. ? Struckmeier),
— **U 631** (Oblt. z. See Jürgen Krüger),
— **U 663** (Kptlt. Heinrich Schmid),

Widok mostka *U–Boota* typu „IX B".

(via Autor)

Na zdjęciu powyżej widoczny jest *U–Boot* zaopatrzeniowy typu „XIV".

(Archiwum A. Szewczyka)

Na zdjęciu poniżej widoczne są kioski dwóch okrętów podwodnych. *U–Boot* w głębi to prawdopodobnie U 124 (jednostka typu „IX B"). Na pierwszym planie widoczny jest fragment śródokręcia przedstawiciela typu „IX C".

(Archiwum Dokumentacji Mechanicznej)

— **U 665** (Oblt. z. See Hans Jürgen Haupt),
— **U 666** (Kptlt. Herbert Engel),
— **U 758** (Kptlt. Helmut Manseck).

Prawdopodobnie ataki torpedowe wykonały także:
— **U 616** (Kptlt. Siegfried Koitschka),
— **U 643** (Kptlt. Hans Harald Speidel),
— **U 653** (Kptlt. Gerhard Feiler).

Zatopione zostały następujące statki:
— konwój „HX 229":
- 16 marca amerykański ***William Eustis*** (7196 BRT),
- 17 marca norweski ***Elin K.*** (5214 BRT),
- 17 marca amerykański ***James Oglethorpe*** (7176 BRT),
- 17 marca holenderski ***Zaanland*** (6813 BRT),
- 17 marca amerykański ***Harry Luckenbach*** (6355 BRT),
- 17 marca brytyjski ***Southern Princess*** (12.156 BRT),
- 17 marca amerykański ***Irene Du Point*** (6085 BRT),
- 17 marca brytyjski ***Nariva*** (8714 BRT),
- 17 marca brytyjski ***Coracero*** (7252 BRT),
- 17 marca holenderski ***Terkoelei*** (5158 BRT),
- 18 marca brytyjski ***Canadian Star*** (8293 BRT),
- 18 marca amerykański ***Q. Gresham*** (7191 BRT),
- 19 marca amerykański ***Mathew Luckenbach*** (5848 BRT),

— konwój SC 122:
- 17 marca brytyjski ***Kingsbury*** (4898 BRT),
- 17 marca brytyjski ***King Gruffydd*** (5072 BRT),
- 17 marca holenderski ***Alderamin*** (7886 BRT),
- 17 marca brytyjski ***Fort Cedar Lake*** (7134 BRT),
- 17 marca panamski ***Granville*** (5745 BRT),
- 17 marca brytyjski ***Zauave*** (4256 BRT),
- 17 marca brytyjski ***Port Auckland*** (8789 BRT),
- 19 marca grecki ***Carras*** (5234 BRT).

Łącznie było to 21 statków o sumarycznej wyporności 142.465 BRT.

Brytyjczycy zorientowali się, że taki procent strat grozi zerwaniem połączenia konwojowego z portami USA. Od tego momentu Alianci postanowili za wszelką cenę dokonać decydującego przełomu w walce z *U–Bootami*. Opracowano nową strategię opartą na grupach poszukiwawczych wyposażonych w lotniskowce eskortowe. Wszystkie „białe plamy", których nie obejmowały samoloty startujące z baz lądowych, zostały praktycznie zlikwidowane. Amerykanie stworzyli specjalnie w tym celu tzw. 10. Flotę, złożoną z grup poszukiwawczych wraz z lotniskowcami eskortowymi. Poza nimi powstały także specjalne grupy poszukiwawcze, tzw. *Hunter Killer Group* (nazywane także *Support Group*). Jednostki eskorty posiadały coraz doskonalsze urządzenia radarowe oraz radionamierniki HF/DF (zwane potocznie „Huff–Duff"). Gwałtownemu zwiększeniu uległa także liczba używanych przez *Coastal Command* samolotów. Należy tu nadmienić także o wzmożeniu pracy ULTRA w kooperacji z *Submarine Tracking Room* (siedziba dowództwa operacyjnego).

W dniu 26 marca **U 663** (Kptlt. Heinrich Schmid) wykrył na północnym Atlantyku (pozycja 47°45'N / 40°??'W), na południowy zachód od Grenlandii, nowy rodzaj broni Aliantów — był to amerykański lotniskowiec eskortowy ***Bogue***, wybudowany z myślą o działaniach przeciwko niemieckim okrętom podwodnym. W tym okresie zaczęło

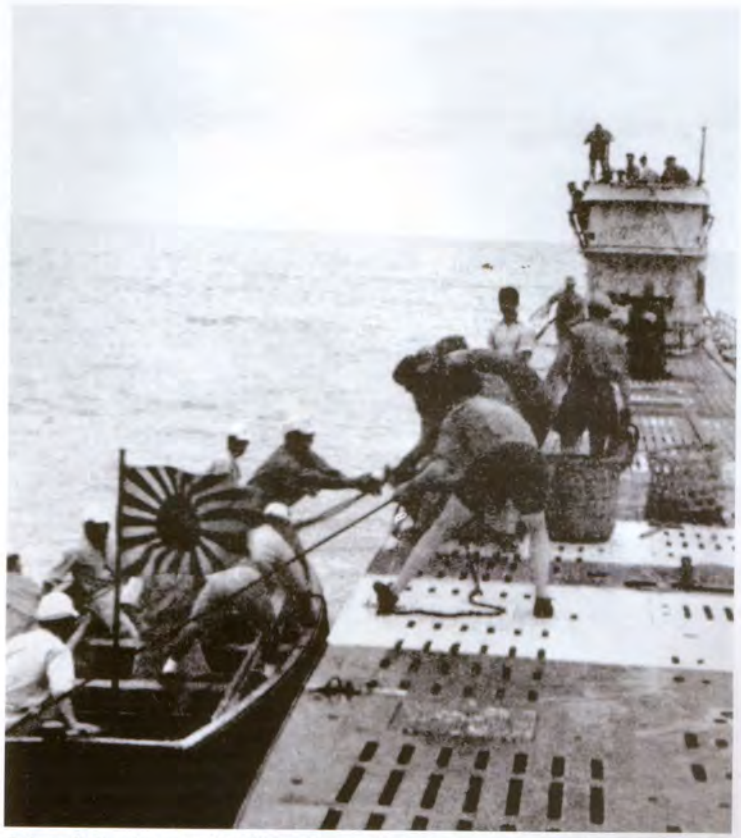
działać na Atlantyku pięć *Support Group*, z których trzy dysponowały lotniskowcami eskortowymi.

Kolejny wykryty konwój „SC 123" był osłaniany między innymi przez lotniskowiec eskortowy ***Bouge***. Ataki *U–Bootów* były niemożliwe ze względu na ciągłą aktywność samolotów patrolujących w dużej odległości od konwoju.

28 marca **U 305** (Kptlt. Rudolf Bahr) wykrył konwój „HX 230" (45 statków, osiem jednostek osłony). B. d. U. przerwał akcje *U–Bootów* przeciwko konwojowi „SC 123" i wysłał je w stronę „HX 230". W tej akcji czołową rolę odegrała jednak ULTRA, która umożliwiła dokładne przekazywanie treści niemieckich meldunków jednostkom eskorty „HX 230" i tym samym efektywniejsze kierowanie nimi w walce z *U–Bootami*. Równocześnie zwiększono siły eskorty o sześć niszczycieli. Brytyjczycy namierzyli 27 marca w pobliżu konwoju „HX 230" jedenaście *U–Bootów*. Pomimo zajęcia dogodnej do strzału torpedowego pozycji *U–Booty* były ciągle atakowane przez samoloty oraz silną eskortę konwoju. Jedyny celny strzał torpedowy wykonał 29 marca **U 610** (Kptlt. Walter Frhr. von Freyberg Eisenberg Allmendingen), który zatopił przy sztormowej pogodzie samotnie płynący daleko za konwojem statek. W dniu 30 marca B. d. U rozkazał przerwać akcję przeciw konwojowi „HX 230". W sumie w pobliżu konwoju znalazło się 20 *U–Bootów*, którym udało się zatopić tylko jeden statek. Był to niewątpliwy sukces nowej strategii Aliantów.

W dniu 4 kwietnia **U 530** (Kptlt. Kurt Lange) powracając do bazy wykrył statki konwoju „HX 231" ochraniane przez sześć jednostek eskorty. W kierunku konwoju podążyły ponownie *U–Booty* należące do grupy „Löwenherz". Tam też został uszkodzony **U 572** (Oblt. z. See Heinz Kummetat). **U 635** (Oblt. z. See Heinz Eckelmann) zatopił pierwszy statek — ***Shillong***. Inne *U–Booty* zatopiły w tym dniu dwa kolejne statki konwoju. W dniu 5 kwietnia konwój otrzymał dodatkową osłonę samolotów *Liberator*, co znacznie utrudniło ataki *U–Bootom*. Do wieczora 5 kwietnia zatopionych zostało w sumie sześć statków. Jednak w nocy 6 kwietnia w pobliżu konwoju **U 665** został zatopiony wraz z załogą przez jednostkę eskorty. Jeden z *Liberatorów* posłał na dno **U 632** (Kptlt. Hans Karpf) — także z całą załogą. Na pomoc statkom konwoju „HX 231" skierowana została dodatkowa grupa czterech niszczycieli. Od tego momentu nie udało się już żadnemu *U–Bootowi* zaatakować statków tego konwoju. Namierzony dnia 7 kwietnia przez *xB–Dienst* kolejny konwój, który miała zaatakować grupa *U–Bootów* o nazwie „Adler", został — dzięki pracy ULTRA — odpowiednio „odchylony" od ustalonego kursu i poszukujące *U–Booty* nie wykryły go. Rankiem 21 kwietnia **U 306** (Kptlt. Claus von Trotha) zlokalizował statki konwoju „HX 234" (42 statki, osiem jednostek eskorty) i dokonał pierwszego ataku zakończonego zatopieniem jednego statku. Następnego dnia rejon konwoju patrolowały łodzie latające *Catalina*, które zmusiły znajdujące się w pobliżu *U–Booty* do stałego przebywania pod wodą. 23 kwietnia **U 306** ponownie doszedł do strzału torpedowego i zatopił drugi statek, zaś **U 954** (Kptlt. Odo Löwe) storpedował inny. W dniu 24 kwietnia *Liberator* osłaniający konwój zatopił **U 189** (Kptlt. Hellmut Kurrer). Podobny los spotkał tego dnia także **U 710** (Oblt. z. See Dietrich von Carlowitz), którego zatopił inny samolot należący do osłony konwoju. Konwój „HX 234" stracił dwa statki, ale także dwa *U–Booty* zostały zniszczone podczas ataków. Znów okazało się, że taktyka Aliantów przynosi oczekiwane rezultaty.

W kwietniu *U–Booty* zatopiły 48 statków o łącznym tonażu 276.517 BRT przy stratach własnych wynoszących 15 jednostek. W końcu kwietnia jedna z czterech grup *U–Bootów* (nazwa kodowa „Fink") znajdujących się na północnym Atlantyku miała zaatakować konwój „ONS 5"



Jeden z *U–Bootów* typu „IX D2" tzw. *Monsun U–Boote*, operujących na Oceanie Indyjskim.

(via Autor)

(40 statków, 18 jednostek eskorty) podążający z Anglii do Halifaxu w Kanadzie. Ataki przeciw temu konwojowi zaowocowały zatopieniem tuzina statków o łącznym tonażu 55.761 BRT. Straty *U–Bootów* to siedem jednostek zatopionych oraz siedem uszkodzonych. W rejonie wybrzeża Kanady ponowała w pierwszych dniach maja mgła paraliżująca działalność *U–Bootów*. Na powierzchni poruszały się po omacku, a jednostki eskorty konwoju wyposażone w urządzenie radarowe i radionamierniki bezbłędnie je namierzały i kolejno niszczyły.

Niemiecki *xB–Dienst* wykrył kolejne konwoje zmierzające do Anglii; były to „HX 237" (złożony z 46 statków

Jednostki typu „IX D2", tak zwane *Monsun U–Boote*, operujące na Oceanie Indyjskim sfotografowane w Penang.

(via Autor)

Skuteczna metoda przywracania zdolności bojowej działu pokładowemu 8,8 cm — za pomocą młotka.

(via Autor)

i 12 jednostek eskorty) oraz „SC 129" (26 statków, 13 jednostek eskorty).

9 maja **U 359** (Oblt. z. See Heinz Förster) zlokalizował statki konwoju „HX 237". Atak miała przeprowadzić grupa 18 *U–Bootów* o nazwie „Elbe". W składzie eskorty konwoju znajdował się brytyjski lotniskowiec ***Biter***. Jego samoloty pokładowe (między innymi dwupłatowce typu *Swordfish*) zmusiły do zejścia pod wodę zarówno **U 359** jak i **U 454** (Kptlt. Burkhard Hackländer) próbujące zbliżyć się do statków. Pierwsze zatopienie statku konwoju „HX 237" uzyskały w nocy 9 maja dwa wspólnie atakujące *U–Booty*.

12 maja niektóre *U–Booty* płynące na powierzchni podejmowały walkę z patrolującymi *Swordfishami*. **U 230** (Kptlt. Paul Siegmann) udało się jednego z nich strącić — jedyny sukces *U–Bootów* tego dnia. Jedyną porażką było zaś zatopienie **U 89**. W dniu 13 maja **U 456** (Kptlt. Max Martin Teichert) został — jako pierwszy *U–Boot* — ciężko uszkodzony nowym rodzajem broni — amerykańską samonaprowadzającą się akustycznie torpedą NO–94 *Fido*. **U 456** wynurzył się i został ostatecznie zatopiony przez jednostki eskorty. Kilka godzin później zatonął także **U 753** (K. Kpt. Alfred Manhardt von Mannstein). W tym dniu B. d. U. rozkazał przerwać akcję przeciwko konwojowi „HX 237". Bilans tego ataku to trzy zatopione statki oraz trzy zatopione *U–Booty*. Inna grupa *U–Bootów* zaatakowała konwój „SC 129" i jedynym jej sukcesem było zatopienie dwóch statków przez **U 402** (K. Kpt. Siegfried Frhr. von Forstner). Zatopione zostały również dwa *U–Booty*: **U 186** (Kptlt. Siegfried Hesemann) i **U 266** (Kptlt. Ralf von Jessen). Wynik obu tych operacji był dla *U–Bootów* katastrofalny.

S.K.L. (*Seekriegsleistung* — dowództwo operacji morskich) uważało, że główną przyczyną strat wśród *U–Bootów* było wyłącznie użycie radaru przez przeciwnika, trwając równocześnie w przekonaniu o zupełnej „szczelności" kodowania „Enigmy M".

Od 18 maja rozpoczął się następny pojedynek pomiędzy konwojem „SC 130" (37 statków, 13 jednostek eskorty) a grupą 21 *U–Bootów*. W tej operacji zatopione zostały kolejne cztery niemieckie łodzie: **U 954** (Kptlt. Odo Löwe), **U 381** (Kptlt. Wilhelm Heinrich Graf von Pückler und Limpurg), **U 209** (Kptlt. Heinrich Brodda) oraz **U 258** (Kptlt. Wilhelm von Mässenhausen), bez strat po stronie konwoju. B. d. U. nie dało za wygraną i wysłało 31 *U–Bootów* na kolejny, wykryty przez *xB–Dienst*, konwój — „HX 239" (43 statki, 12 jednostek eskorty). Od 21 do 23 maja żadnemu z atakujących *U–Bootów* nie udało się zająć dogodnej pozycji do strzału torpedowego, a do B. d. U. nadchodziły meldunki o podobnych treściach:

— „atak lotniczy, ciężkie uszkodzenia" — to od **U 305**,
— „ataki lotnicze non–stop" — od **U 569**,
— „wielogodzinne namierzania *Asdic* przez jednostki eskorty" — od **U 218**,
— „atak lotniczy i pościg z bombami głębinowymi jednostek eskorty" — od **U 468**.

B. d. U. rozkazał przerwać akcję przeciwko temu konwojowi. W dniu 24 maja Karl Dönitz wydał działającym na północnym Atlantyku *U–Bootom* znamienny rozkaz o opuszczeniu tego akwenu i skierowaniu się w rejon środkowego Atlantyku, gdzie przewidywano mniejsze zagrożenie dla jednostek niemieckich ze strony samolotów i okrętów.

W maju zatopione zostały następujące *U–Booty*:

— w dniu 2 maja:

- **U 332** (Oblt. z. See Eberhard Hüttemann), zginęła cała załoga — 45 osób;

Skuty lodem *U–Boot* typu „IX C" podczas rejsu na wodach arktycznych.

(via Autor)

Operacja tankowania jednostki typu „IX C" przez zbiornikowiec typu „XIV" (na drugim planie).

(via Autor)

— na przełomie 3/4 maja:
- **U 439** (Oblt. z. See Helmut von Tippelskirch), zatonął po kolizji z **U 659**, zginęło 40 członków załogi;
- **U 659** (Kptlt. Hans Stock), zatonął po kolizji z **U 439**, zginęło 44 członków załogi;

— w dniu 4 maja:
- **U 630** (Oblt. z. See Werner Winkler), zginęła cała załoga — 47 osób;

— w dniu 5 maja:
- **U 192** (Oblt. z. See Werner Happe), zginęła cała załoga — 55 osób;
- **U 465** (Kptlt. Heinz Wolf), zginęła cała załoga — 48 osób;
- **U 638** (Kptlt. Oskar Staudinger), zginęło 44 członków załogi;

— w dniu 6 maja:
- **U 125** (Kptlt. Ulrich Folkers), zginęła cała załoga — 54 osoby;
- **U 438** (Kptlt. Heinrich Heisohn), zginęła cała załoga — 48 osób;
- **U 531** (Kptlt. Herbert Neckel), zginęła cała załoga — 54 osoby;

— w dniu 7 maja:
- **U 109** (Oblt. z. See Joachim Schramm), zginęło 52 członków załogi;
- **U 447** (Oblt. z. See Friedrich Bothe), zginęła cała załoga — 48 osób;
- **U 663** (Kptlt. Heinrich Schmid), zginęła cała załoga — 49 osób;

— w dniu 11 maja:
- **U 528** (Oblt. z. See Georg von Rabenau), zginęło 11 członków załogi;

— w dniu 12 maja:
- **U 89** (K. Kpt. Dietrich Lohmann), zginęła cała załoga — 48 osób;
- **U 186** (Kptlt. Siegfried Hesemann), zginęła cała załoga — 53 osoby;
- **U 456** (Kptlt. Max Martin Teichert), zginęła cała załoga — 49 osób;

— w dniu 14 maja:
- **U 266** (Kptlt. Ralf von Jessen), zginęła cała załoga — 47 osób;
- **U 657** (Kptlt. Heinrich Göllnitz), zginęła cała załoga — 47 osób;
- **U 235** zatopiony w stoczni GW w Kiel podczas ataku samolotów bombowych; został wyremontowany i 29 października 1943 r. ponownie wcielony do służby;

— w dniu 15 maja:
- **U 176** (K. Kpt. Reiner Dierksen), zginęła cała załoga — 53 osoby;
- **U 463** (K. Kpt. Leo Wolfhauer), zginęła cała załoga — 56 osób;
- **U 753** (K. Kpt. Alfred Manhardt von Mannstein), zginęła cała załoga — 43 osoby;

— w dniu 16 maja:
- **U 182** (Kptlt. Nicolai Clausen), zginęła cała załoga — 61 osób;

— w dniu 17 maja:
- **U 128** (Kptlt. Hermann Steinert), zginęło siedmiu członków załogi;
- **U 640** (Oblt. z. See Karl Heinz Nagel), zginęła cała załoga — 49 osób;

***U–Boot* typu „IX C", najprawdopodobniej U 156 (lub U 157 czy też U 158) wyposażony w radar typu FMG 41G (gU) umieszczony na przedniej ścianie kiosku.**

(via Autor)

Powyżej: U 509 (typu „IX C") po powrocie z rejsu bojowego z rejonu Karaibów. Okręt nazywany był przez załogę „U–Seewolf".

(via Autor)

U–Boot typu „IX C" eskortowany przez jednostki nawodne w rejonie jednej z baz na terytorium Francji, powracający z rejsu bojowego u wybrzeży USA.

(via Autor)

Nadbudówka okrętu podwodnego typu „IX C" wraz z załogą. Zdjęcie pochodzi z początkowego okresu działań wojennych.

(via Autor)

- **U 646** (Oblt. z. See Heinrich Wulff), zginęła cała załoga — 46 osób;

— w dniu 19 maja:

- **U 209** (Kptlt. Heinrich Brodda), zginęła cała załoga — 46 osób;
- **U 273** (Oblt. z. See Hermann Roßmann), zginęła cała załoga — 46 osób;
- **U 381** (Kptlt. Wilhelm Heinrich Graf von Pückler und Limpurg), zginęła cała załoga — 47 osób;
- **U 954** (Kptlt. Odo Löwe), zginęła cała załoga — 47 osób. Jednym z członków załogi był Oblt. z. See Peter Dönitz (syn dowódcy *Kriegsmarine* Karla Dönitza; jego starszy syn Ltn. z. See Klaus Dönitz zginął 14 maja 1944 r. na jednym z *S–Bootow* — **S 141**).

— w dniu 21 maja:

- **U 258** (Oblt. z. See Leopold Koch), zginęła cała załoga — 49 osób;
- **U 303** (Kptlt. Karl Franz Heine), zginęło 19 członków załogi;

— w dniu 22 maja:

- **U 569** (Oblt. z. See Hans Johannsen), zginęło 21 członków załogi;

— w dniu 23 maja:

- **U 752** (Kptlt. Karl Ernst Schroeter), zginęło 29 członków załogi;

— w dniu 25 maja:

- **U 414** (Oblt. z. See Walther Huth), zginęła cała załoga — 47 osób;
- **U 467** (Kptlt. Heinz Kummer), zginęła cała załoga — 46 osób;

— w dniu 26 maja:

- **U 436** (Kptlt. Günther Seibicke), zginęła cała załoga — 47 osób;

— w dniu 28 maja:

- **U 304** (Oblt. z. See Heinz Koch), zginęła cała załoga — 46 osób;
- **U 755** (Kptlt. Walter Göing), zginęło 40 członków załogi;

— w dniu 31 maja:

- **U 440** (Oblt. z. See Werner Schwaff), zginęła cała załoga — 46 osób;
- **U 563** (Oblt. z. See Gustav Borchardt), zginęła cała załoga — 49 osób.

Alianci postanowili, że nadszedł czas przejścia do pełnej ofensywy przeciw *U–Bootom*, po ich wycofaniu z północnego Atlantyku. Postanowiono zwiększyć liczbę patroli lotniczych i morskich na wodach Zatoki Biskajskiej oraz zniszczyć przy pomocy ULTRA najważniejszy — dla jednostek działających na odległych akwenach — system zaopatrywania w paliwo. W dniu 8 czerwca **U 758** (Kptlt. Helmut Manseck) został na środkowym Atlantyku zaatakowany przez samolot pokładowy amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Bogue***. Pilota musiało zaskoczyć podjęcie przez załogę okrętu walki zamiast wykonania zanurzenia alarmowego. Uzbrojenie przeciwlotnicze **U 758** zostało przed tym rejsem wzmocnione i dysponował on między innymi działkiem 2 cm *Flak Vierling*, którego siła ognia pozwoliła na odparcie i uszkodzenie atakującego samolotu. Do pomocy wezwane zostały inne samoloty pokładowe lotniskowca. Drugi atakujący samolot został przez obronę przeciwlotniczą **U 758** strącony, zaś kolejne dwa uszkodzone. Wśród załogi **U 758** było 11 rannych, a sam okręt odniósł drobne uszkodzenia. Po nadaniu meldunku do B. d. U. załoga otrzymała od K. Dönitza pochwałę za postawę. Wtedy jeszcze nie zdawano sobie sprawy, że był to początek końca systemu zaopatrzeniowego niemieckich *U–Bootów* na Atlantyku. B. d. U. skierowało w stronę uszkodzonego **U 758** dwa okręty: **U 118** (K. Kpt. Werner Czygan) wykonujący rejs jako tankowiec–zaopatrzeniowiec (normalnie jednostka minowa typu „X B") oraz **U 460** (Kptlt. Ebe Schnoor) — tankowiec–zaopatrzeniowiec typu „XIV". Rozmowy radiowe dotyczące tego spotkania ULTRA rozszyfrowała 11 czerwca.

Z powodu trudności w odnalezieniu się trzy *U–Booty* wymieniły kilka meldunków radiowych, które zostały natychmiast namierzone przez Aliantów. Została ustalona dokładna pozycja okrętów podwodnych.

W dniu 9 czerwca nastąpiło spotkanie **U 118** z **U 758**; dzień później dopłynął do nich **U 460**. **U 118** otrzymał dodatkowe paliwo od **U 460**, po czym **U 460** wraz z **U 758** odpłynęły w kierunku bazy we Francji. **U 118** podążył w rejon przeznaczony do przeprowadzenia tankowania czterech innych łodzi: **U 530** (Kptlt. Kurt Lange), **U 172** (Kptlt. Carl Emmermann), **U 572** (Oblt. z. See Heinz Kummetat) oraz **U 579** (Oblt. z. See Gerhard Linder). Spotkanie zaplanowa-

no w kwadracie marynarki „DG". Amerykańska grupa poszukiwawcza, w składzie: lotniskowiec eskortowy ***Bogue*** oraz trzy niszczyciele, podążyła także na wyznaczony — znany dzięki informacjom ULTRA — akwen.

W dniu 12 czerwca **U 118** został zatopiony na północnym Atlantyku, na zachód od wysp Kanaryjskich, pięcioma bombami z ośmiu atakujących samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Bogue*** (zginęło 43 członków załogi, 16 dostało się do niewoli). Urządzenia hydroakustyczne **U 172** znajdującego się w pobliżu wychwyciły eksplozję i nadano do B. d. U. meldunek o prawdopodobnej stracie zaopatrzeniowca. Bezowocne poszukiwania **U 118** trwały do 14 czerwca.

W dniu 24 czerwca w trakcie marszu z dwoma uszkodzonymi przez *Hunter Killer Group* pod dowództwem kapitana Johnnie Walkera *U–Bootami* — **U 449** (Oblt. z. See Hermann Otto) i **U 650** — został zatopiony na wodach Zatoki Biskajskiej kolejny tankowiec: **U 119** (Kptlt. Horst Tessen von Kameke). We wrześniu *U–Booty* powróciły na północny Atlantyk, a na ich wyposażeniu znalazły się także nowe torpedy nazwane *Zaunkönig*, samonaprowadzające się na cel za pomocą akustycznego mechanizmu sterowania. Torpeda taka mogła poruszać się z maksymalną prędkością 24,5 węzła i miała zasięg 5700 metrów. *U–Booty* posiadały także wzmocnione uzbrojenie przeciwlotnicze oraz nowe urządzenia umożliwiające wykrycie promieniowania radaru przeciwnika. Grupa o nazwie kodowej „Leuthen", składająca się z 20 *U–Bootów* miała zaatakować statki konwoju „ON 202". Pierwszą stratę poniesiono 19 września, gdy kanadyjski samolot posłał na dno wraz z całą załogą **U 341** (Oblt. z. See Dietrich Epp). W dniu 20 września **U 270** (Kptlt. Paul Friedrich Otto) zaatakował nowym typem torpedy brytyjską fregatę ***Lagan***, która została poważnie uszkodzona. **U 283** (Oblt. z. See Günter Ney) trafił torpedami dwa statki konwoju. **U 305** (Kptlt. Rudolf Bahr) zatopił w tym samym dniu kanadyjski niszczyciel ***St. Croix***, a **U 952** (Kptlt. Oskar Curio) brytyjską korwetę ***Polyanthus***. Po ataku *U–Booty* schodziły prawie zawsze na dużą głębokość, więc ich dowódcy nie mogli w pełni ocenić skuteczności działania (tylko na podstawie słyszanych eksplozji). Okazało się, że duży procent torped *Zaunkönig* zawodził i wybuchał w dużej odległości od rufy atakowanych jednostek. W dniu 22 września **U 666** (Kptlt. Herbert Engel) odpalił dwie torpedy, które uszkadziły kanadyjską korwetę ***Morden*** oraz zatopiły kanadyjską fregatę ***Itchen***. Na pokładzie ***Itchen*** znajdowali się uratowani członkowie załóg zatopionych statków ***St. Croix*** oraz ***Polyanthus***. W tym samym czasie **U 283** storpedował i zatopił trzy statki konwoju. W sumie *U–Booty* zatopiły sześć statków konwoju o łącznym tonażu 36.422 BRT. Cztery z atakujących konwoj *U–Bootów* odniosły uszkodzenia; były to **U 584** (Kptlt. Joachim Deecke), **U 422** (Oblt. z. See Wolfgang Poeschel), **U 377** (Oblt. z. See Gerhard Kluth) oraz **U 270**. 22 września zatopiony został **U 229** (Oblt. z. See Robert Schetelig).

Dzięki ULTRA Brytyjczycy dowiedzieli się — z meldunków składanych przez dowódców *U–Bootów* — o nowym typie torped i ich ocenie.

W celu obrony przed torpedami *Zaunkönig* wyposażono jednostki eskorty w ciągnione za rufą urządzenie, wydające dźwięki podobne jak śruba, tzw. *Foxer* (jego wadą było to, że maksymalna prędkość ciągnącej jednostki nie mogła przekraczać 15 węzłów, a w czasie namierzania *U–Bootów* urządzenie *Asdic* musiało być wyłączane, gdyż *Foxer* zakłócał jego pracę). Coraz częściej w tym okresie *U–Booty* atakowane były przez samoloty, pomimo zainstalowanego urządzenia ostrzegawczego *Matrox*. Potwierdzało to niemieckie domniemania, że Alianci dysponują radarem pracującym na falach centymetrowych, niewykrywalnym przez to urządzenie. W lecie radar taki został znaleziony w zestrzelonym brytyjskim samolocie i Niemcy natychmiast przystąpili do budowy urządzenia ostrzegawczego. Przeceniono możliwości alianckiego radaru podejrzewając, że może on wykrywać fale i namierzać pracującego *Matroxa*, którego antena wysyłała w trakcie pracy silne impulsy.

O znaczeniu stosowania urządzeń radarowych świadczy akcja lotnicza na obszarze północnego Atlantyku, na południowy zachód od Islandii, przeprowadzona w pierwszych dniach października. Samoloty Aliantów dysponując informacjami dostarczonymi przez ULTRĘ o zaplanowanych tam działaniach grupy *U–Bootów* (formacja o nazwie „Roßbach"), zniszczyły okręty niemieckie. Dopiero w październiku *U–Booty* wyposażono w radar *Naxos* (wykrywający fale centymetrowe), ostrzegający je przed patrolującymi samolotami i okrętami.

W dniu 26 listopada rozpoznawczy Fw 200 *Condor* wykrył w rejonie Przylądka St. Vincent statki konwoju „MKS 31" (później połączyły się z konwojem „SL 140"). Pięciogodzinną obserwację i meldowanie (drogą radiową) *U–Bootom* pozycji okrętów przejęła łódź latająca BV 222 *Wiking*. Jednak atak na ten konwój, osłaniany przez dwie grupy eskortowe (jedna dowodzona przez kapitana Walkera), zakończył się tylko niecelnymi strzałami torpedowymi **U 764** (Oblt. z. See Hans Kurt von Bremen) i **U 107** (Kptlt. Volker Simmermacher).

W ostatnim kwartale 1943 roku kolejne zatopienia uzyskały *U–Booty* działające w pojedynkę. W dniu 8 października w ataku na konwój „SC 143" został zatopiony przez **U 378** (Kptlt. Erich Mäder) polski niszczyciel ***Orkan***. **U 515** (Kptlt. Werner Henke) wypłynął z bazy w Lorient 29 sierpnia, ale po wykryciu przez jednostki eskortowe konwoju został zaatakowany 310 (!) bombami głębinowymi i zmuszony do powrotu do bazy. W dniu 9 listopada wypłynął ponownie w rejs bojowy. W trakcie rejsu 7 grudnia na obszarze północnego Atlantyku zatopił statek ***Kingswood***, 9 grudnia statek ***Phemius***, a 24 grudnia brytyjski motorowiec ***Dumana***. W dniu 14 stycznia 1944 r. powrócił do bazy w Lorient. W listopadzie i grudniu **U 516** (Kptlt. Hans Rutger Tillessen) zatopił w sumie sześć statków o łącznym tonażu 24.745 BRT.

Katastrofalny stan rozpoznania lotniczego dla *U–Bootów* wymusił utworzenie 20 maja kolejnej grupy lotniczej — *Fernaufklärungsgruppe* 5 (FAGr.5, często nazywaną *Fernstaufklärungsgruppe* 5). Na jej wyposażeniu miały znaleźć się odpowiednio przystosowane samoloty transportowe dalekiego zasięgu Ju 290. Od 23 czerwca dowódcą FAGr.5 został Hpt. Hermann Fischer. Pierwsze siedem samolotów Ju 290, przystosowanych do lotów rozpoznawczych, było w gotowości bojowej od 15 listopada (dowódca Hpt. Karl Friedrich Bergen). Ich bazą było lotnisko w Mont de Marsan (ca 100 km na północ od Pirenejów (po inwazji w czerwcu 1944 roku przeniosły się na teren Rzeszy). Już podczas swego pierwszego lotu, 15 listopada, jeden z Ju 290 wykrył na północnym Atlantyku, w odległości 400 mil morskich na południowy zachód od Przylądka Vincente, konwój złożony z 67 statków. Dodatkowym atutem pierwszych lotów rozpoznawczych Ju 290 było to, że Alianci nie znali ich tak dobrze Fw 200 *Condor* i kilkakrotnie wzięto je na statkach za własne maszyny, wysyłając do nich sygnały świetlne i radiowe.

W dniu 4 grudnia samoloty rozpoznawcze wykryły kolejny konwój „HX 268", zaś 8 dnia tego miesiąca oraz pomiędzy 11 a 13 grudnia konwój „ON 214", ale pomimo wysyłania sygnałów radiowych oba konwoje nie zostały zlokalizowane przez *U–Booty*. Od 20 grudnia grupa *U–Bootów* „Borkum" miała na północnym Atlantyku, na zachód od Zatoki Biskajskiej, zaatakować statki konwoju „SL 142". Pomimo fatalnych warunków pogodowych 21 grudnia konwój ten wykryły samoloty rozpoznawcze. W dzień obserwacje prowadziły Fw 200 *Condor*, a nocą BV 200 *Wiking*. B. d. U. wydał grupie „Borkum" rozkaz prowadzenia ataku na jednostki eskorty z amerykańskim lotniskowcem ***Card*** oraz trzema niszczycielami. Ataki te miały na celu dodatkową ochronę dwóch powracających łamaczy blokady ***Osorno*** oraz ***Alsterufer*** (operacje związane z ich powrotem otrzymały kryptonimy „Bernau" oraz „Trave"). W dniu 23 grudnia wyszedł z ujścia rzeki Gironde na wody Zatoki Biskajskiej silny zespół niemieckich jednostek nawodnych w składzie niszczycieli **Z 23**, **Z 24**, **Z 27**, **Z 32**, **Z 37** oraz **ZH 1** należących do 8.Z–Fl. (**Z 23** zawrócił z powodu uszkodzenia dziobu); z Brestu natomiast wyszły torpedowce **T 22**, **T 23**, **T 24**, **T 25**, **T 26** oraz **T 27** należące do 4.T–Fl. mające na celu przejęcie i konwojowanie ***Osorno***. W nocy z 24 na 25 grudnia *U–Booty* grupy „Borkum" zaatakowały ***Carda*** i eskortujące go niszczyciele. Współdziałające **U 275** (Oblt. z. See Helmut Bork) i **U 382** (Oblt. z. See Rudolf Zorn) zatopiły amerykański niszczyciel ***Leary*** zaś brytyjski niszczyciel ***Hurricane***, należący do sił eskortowych konwoju „OS 62", został zatopiony przez **U 415** (Kptlt. Kurt Niede).

W dniu 26 grudnia niszczyciele i torpedowce powróciły do ujścia Gironde wraz z ***Osorno***, który podczas odpierania kolejnego ataku lotniczego wszedł na leżący koło toru wodnego wrak ***Sperrbrecher* 21**, doznając poważnych uszkodzeń; konieczność uratowania bezcennego ładunku wymu-

Jednosamolot Arado 196A lądujący za rufą *U–Boota* typu „IX". *(via Autor)*

Powyżej i poniżej: Przekazywanie torped na pełnym morzu nie należało do łatwych operacji. Akcje takie przeprowadzano raczej sporadycznie przede wszystkim ze względu na zagrożenie ze strony lotnictwa. *(via Autor)*

siła osadzenie go na brzegu (później został wyremontowany). W dniu 27 grudnia wyszły na wody Zatoki Biskajskiej niszczyciele **Z 23**, **Z 24**, **Z 27**, **Z 32**, **Z 37** oraz torpedowce **T 22**, **T 23**, **T 24**, **T 25**, **T 26**, **T 27** w celu eskortowania łamacza blokady ***Alsterufer***, który w tym czasie, wskutek uszkodzeń atakami samolotów, został samozatopiony przez własną załogę i nie zdążył nadać meldunku radiowego. W dniu 28 grudnia przy sztormowej pogodzie doszło do starcia pomiędzy niemieckimi jednostkami a brytyjskimi lekkimi krążownikami ***Glasgow*** i ***Enterprise***. Zatopione zostały **Z 27**, **T 25** oraz **T 26**. W akcji ratowania członków załóg zatopionych jednostek (stan załóg tych trzech jednostek: 672 osoby; uratowano 283) wziął udział także **U 505** (Oblt. z. See Harald Lange), który z 33 uratowanymi zawinął 1 stycznia 1944 r. do Brestu. W trakcie trwania operacji związanych z powrotem ***Osorno*** oraz ***Alsterufer*** loty rozpoznawcze prowadziły Ju 290 należące do FAGr.5.

W dniu 15 stycznia, działający na Morzu Arktycznym, **U 354** (Kptlt. Karl Heinz Herbschleb) zatopił samotnie płynący w kierunku Anglii radziecki statek ***Krasnyj Partisan*** (2418 BRT). Konwoje „JW 52" oraz „RA 52" były atakowane przez **U 255** (Oblt. z. See Erich Harms), **U 622** (Kptlt. Horst Thilo Queck) oraz **U 625** (Kptlt. Hans Benker). Sukces odniósł **U 255** zatapiając 26 stycznia radziecki statek ***Ula*** (1892 BRT, ex ***Aquila***) oraz 29 stycznia kolejny statek. W dniu 3 lutego **U 255** zatopił jeszcze jeden statek konwoju — amerykański ***Greylock*** (7460 BRT). **U 255** atakował 5 marca statki konwoju „JW 53" i zatopił brytyjski statek ***Executive***, a 10 marca amerykański statek ***Richard Bland***.

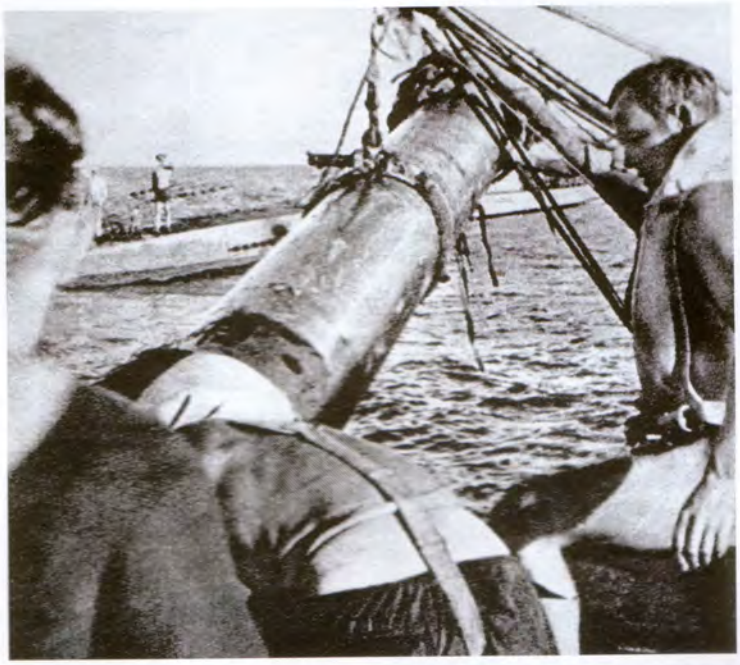
Atakując statki tego konwoju **U 586** (Kptlt. Dietrich van der Esch) uszkodził statek ***Puerto Rican***.

Między 20 lipca a 10 sierpnia kilka *U–Bootów* prowadziło działalność minową na Morzu Barentsa, na wodach Zatoki Peczorskiej (zatoka na południe od wyspy Nowa Ziemia), mającą na celu niszczenie radzieckiej żeglugi w tym rejonie. **U 625** położył zaporę minową w Cieśninie Jugo w pobliżu wyspy Waigatsch (25 sierpnia zatonął na jednej z nich radziecki statek ***Schwat***, 572 BRT, a 28 sierpnia kolejny radziecki statek ***Dikson***, 2900 BRT, ex ***Empire Carpenter***). **U 601** (Kptlt. Peter Ottmar Grau) oraz **U 629** (Oblt. z. See Hans Helmuth Bugs) postawiły zaporę minową w rejonie zachodniego wyjścia, a **U 586** we wschodniej części Zatoki Peczorskiej. **U 212** (Kptlt. Helmut Vogler) oraz **U 636** (Kptlt. Hans Hildebrandt) „zabezpieczyły" pobliże wyspy Kołgujew (w dniu 30 września na jednej z tych min zatonął radziecki statek ***Tibilisi***, 7162 BRT, ex ***Tiflis***). **U 639** (Oblt. z. See Walter Wichmann) zaminował centralną część Zatoki Peczorskiej. Na tych zaporach minowych zatonęło kilkanaście radzieckich statków, głównie małe jednostki używane przede wszystkim do żeglugi rzecznej.

W celu zwiększenia zasięgu przeprowadzanych lotów rozpoznawczych powzięto decyzję o umożliwieniu przez *U–Booty* tankowania BV 138 C–1 na pełnym morzu. W tym celu w połowie 1943 roku opracowane zostało urządzenie do tankowania i usuwania z tankowanego paliwa resztek wody (do zbiorników paliwa *U–Bootów* zawsze dostawały się śladowe ilości wody wykroplonej z powietrza) o nazwie *Emma*. W przypadku silników łodzi latających BV 138, które były dużo bardziej wrażliwe na zanieczyszczenia niż wysokoprężne jednostki napędowe *U–Bootów*, urządzenie to miało istotne znaczenie. Jego próby odbywały się od lipca do grudnia 1943 roku. W *Emmę* wyposażono 20 łodzi latających BV 138 C–1. W lipcu przeprowadzono na Morzu Arktycznym pierwszą wspólną operację *U–Boota* (**U 255**; dowódca Oblt. z. See Erich Harms) z łodzią latającą typu BV 138. Podczas lotu powrotnego 27 lipca musiała nastąpić awaria, w wyniku której łódź latająca zatonęła (nigdy nie powróciła do bazy). Tego samego dnia **U 255** zatopił radziecki statek ***Akademik Szokalski*** (550 BRT). Inna BV 138, działająca jako samolot rozpoznawczy **U 703** (Oblt. z. See Matthias Brünner), musiała 10 września, po kilku dniach wspólnej operacji, zawrócić do bazy ze względu na problemy z silnikami. Jednak ze względu na wysoką falę BV 138 nie mogła wystartować, a próby holowania jej przez **U 703**

Umieszczanie torpedy w zbiorniku zapasowym na *U-Boocie* typu „IX C".

(via Autor)



Podnoszenie torpedy na pokład *U-Boota*.

(via Autor)

skończyły się fiaskiem i musiano ją zatopić (załoga miała sposobność zapoznania się z życiem codziennym na *U-Boocie*). Prawdopodobnie przyczyn tych awarii należy doszukiwać się w zanieczyszczeniu paliwa, mimo stosowania *Emmy*.

W dniu 30 lipca **U 703** zatopił radziecki uzbrojony trawler **T 911**. Pod koniec lipca grupa *U-Bootów* o nazwie kodowej „Wiking" prowadziła operację przeciwko radzieckiej żegludze na wodach Morza Karskiego. Działały tam **U 302** (Kptlt. Herbert Sickel), **U 354**, **U 711** (Kptlt. Hans Günther Lange), **U 255** oraz **U 601**. W dniu 21 sierpnia w rejonie Portu Dickson **U 354** zauważył konwój i 27 sierpnia torpedą zatopił jeden ze statków.

W dniu 30 sierpnia na Morzu Karskim, na północny wschód od Mys Sporyy Navolock na Nowej Ziemi, torpedami radzieckiego okrętu podwodnego **S 101** został zatopiony **U 639**. Miesiąc później — 30 września — **U 960** posłał na dno w pobliżu wyspy Russkij radziecki statek ***Archangielsk*** (2480 BRT), zaś dnia 1 października **U 703** zatopił na Morzu Karskim radziecki statek ***Sergiej Kirow*** (4146 BRT, ex ***Hebbarn***).

U 363 położył 14 listopada zaporę minową na wodach Cieśniny Jugo na Morzu Karskim. W tym czasie na wodach Morza Barentsa, pomiędzy Spitzbergenem a Wyspą Niedźwiedzią, działały *U-Booty* należące do grupy „Eisenbarth". Ich zadaniem były ataki na przepływające w tym rejonie konwoje. Grupa składała się z: **U 277** (Kptlt. Robert Lübsen), **U 307** (Oblt. z. See Friedrich Georg Herrle), **U 354**, **U 360** (Kptlt. Klaus Becker), **U 387** (K. Kpt. Rudolf Büchler). Pod koniec listopada dołączono do niej **U 636** oraz **U 713** (Oblt. z. See Henri Gosejakob).

U 307 miał kontakt z konwojem „JW 54 A", jednak jednostki eskorty zmusiły go do zejścia pod wodę i kontakt został utracony. W dniu 24 grudnia *U-Booty* należące do grupy „Eisenbarth" nawiązały kontakt ze statkami konwoju „JW 55 W", lecz nie odniosły żadnego sukcesu.

U-Booty operujące na Morzu Śródziemnym poniosły w styczniu kolejne straty; 13 stycznia zatopiony został u wybrzeża Algierii **U 224** (Oblt. z. See Hans Carl Kosbadt), zaś 21 stycznia — torpedami brytyjskiego okrętu podwodnego ***Sahib*** — posłany został na dno **U 301** (Kptlt. Willy Roderich Körner). Z obu okrętów uratowały się tylko dwie osoby.

Także w styczniu u wybrzeży Algierii **U 73** (Oblt. z. See Horst Deckert) zatopił statek o pojemności 7276 BRT, a **U 371** (Kptlt. Waldemar Mehl) zniszczył brytyjski ścigacz okrętów podwodnych ***Jura*** oraz storpedował inną jednostkę. Statek o pojemności 5783 BRT został zatopiony przez **U 453** (Kptlt. Egon Reiner Frhr. von Schlippenbach).

Działający u wybrzeży Syrii **U 431** (Oblt. z. See Dietrich Schöneboom) zatopił cztery małe statki żaglowe. W dniu 7 stycznia wypłynął z bazy w Pola **U 617** (Kptlt. Albrecht Brandi). Podczas rejsu zaatakował dwa różne konwoje zatapiając cztery statki. W następnej wyprawie bojowej **U 617** zniszczył 1 lutego brytyjski krążownik minowy ***Welshman*** (w pozycji 32°12'N / 24°52'O) oraz dwa statki o łącznym tonażu 4614 BRT.

W lutym zostały zatopione kolejne *U-Booty*: w dniu 17 lutego **U 205** (Oblt. z. See Friedrich Bürgel), 19 lutego **U 562** (Kptlt. Horst Hamm) z całą załogą, zaś 23 lutego — także z całą załogą — **U 443** (Oblt. z. See Konstantin von Puttkamer). Tymczasem u wybrzeża Syrii **U 81** (Oblt. z. See Johann Otto Krieg) zatopił cztery małe statki żaglowe.

W dniu 9 marca bomby samolotu zatopiły **U 83** (Oblt. z. See Ulrich Wörishoffer); zginęła cała załoga.

W lutym i marcu **U 77** (Oblt. z. See Otto Hartmann) zatopił cztery statki o łącznym tonażu 24.193 BRT. Sam jednak poszedł w ślady swych ofiar na zachód od Kartageny 28 marca (prawdopodobnie trafiony samonaprowadzającą się akustycznie torpedą typu NO-94 *Fido*). Część załogi została uratowana (dziewięć osób?) przez hiszpańskie kutry rybackie (***Mary Paquai*** oraz ***Penon de Ifach***); wyłowiły one także ciała pięciu marynarzy (zostali pochowani na cmentarzu w miejscowości Altea). W kwietniu kolejne zatopienia wpisały na swe konta działające u wybrzeży Cyrenajki **U 371** (Kptlt. Waldemar Mehl) i **U 593** (Kptlt. Gerd Kebling). W tym miesiącu zaginął wraz z całą załogą **U 602** (Kptlt. Philipp Schüler); ostatni meldunek radiowy nadał 19 kwietnia. W dniu 21 maja na południe od Tulonu torpedą brytyjskiego okrętu podwodnego ***Sickle*** zatopiony został **U 303** (Kptlt. Karl Franz Heine).

U 414 (Oblt. z. See Walther Huth) zniszczył dwa statki konwoju o łącznej wyporności 13.113 BRT, lecz po kilkugodzinnej akcji jednostek eskortujących został zatopiony wraz ze swą załogą 25 maja. W dniu 16 czerwca **U 97** (Kptlt. Hans Georg Trox) zaatakował płynący w okolicach Hajfy konwój i zatopił dwa statki o łącznej wyporności 10.192 BRT; natychmiast został wykryty przez samoloty i zniszczony.

W dniu 23 lipca **U 407** (Kptlt. Ernst Ulrich Brüller) storpedował brytyjski krążownik ***Newfoundland***. W tym miesiącu zatopione zostały kolejne *U-Booty*: 12 lipca **U 561** (Oblt. z. See Fritz Henning) na wodach Cieśniny Mesyńskiej, w dwa dni po lądowaniu Aliantów na Sycylii; również 12 lipca **U 409** (Oblt. z. See Hanns Ferdinand Massmann) oraz 30 lipca **U 375** (Kptlt. Jürgen Könenkamp).

We wrześniu *U-Booty* osiągnęły kolejne sukcesy; **U 410** (Oblt. z. See Horst Arno Fenski) zatopił trzy statki o łącznym tonażu 17.031 BRT, **U 593** posłał na dno statek o wyporności 7176 BRT oraz amerykański trałowiec ***Skill***. **U 617** wypłynął w rejs 29 sierpnia, a 6 września zatopił brytyjski niszczyciel ***Puckeridge***. Podczas tego ataku trafiony został także inny niszczyciel. W nocy z 11 na 12 września

Przekazywanie zaopatrzenia pomiędzy dwoma *U–Bootami*.

(via Autor)

U 617 wynurzył się i został zaatakowany przez samolot. Bomby spowodowały ciężkie uszkodzenia. Do ataków dołączyły się także jednostki nawodne i ostatecznie udało się osadzić **U 671** na brzegu, pod Melillą (enklawa Hiszpanii w Maroku). Głowicą torpedową załoga wysadziła w powietrze *U–Boota*, po czym została internowana przez Hiszpanów. Również tym razem — podobnie jak w wielu wcześniejszych tego typu przypadkach — dowódca, Kptlt. Albrecht Brandi, zaopatrzony w dokumenty przez niemieckiego attache marynarki wojennej (pod fałszywym nazwiskiem Albert Bergmann), uciekł z internowania, dostał się do Niemiec i w lutym 1944 roku objął w Tulonie dowództwo kolejnej łodzi podwodnej — **U 380**.

Kapitulacja Włoch została podpisana 8 września; nazajutrz silny zespół włoskich okrętów wojennych — z pancernikiem ***Roma*** na czele — popłynął w kierunku Sardynii, by następnie skierować się na Maltę (takie były warunki kapitulacji). Jedenaście niemieckich samolotów bombowych Do 217 K, należących do II./K.G.100 (mjr. Bernhard Jope) i uzbrojonych w bomby typu FX 1400, przeprowadziło atak. Dwa z tych pocisków dosięgły pancernika ***Roma***; okręt zatonął (trafienie powodujące eksplozję komory amunicyjnej pancernika uzyskał Oblt. Heinrich Schmetz). Wybuch bomby w pobliżu burty uszkodził pancernik ***Italia*** (800 t wody wdarło się do kadłuba). Do dnia 11 września Włosi przekazali praktycznie całą swoją flotę (ca 260.000 t) Aliantom.

Od października *U–Booty* operujące na Morzu Śródziemnym wyposażone zostały w akustycznie samonaprowadzające się na cel torpedy *Zaunkönig*. Dzięki nim **U 371** zatopił trałowiec ***Hythe*** i 13 października amerykański niszczyciel ***Bristol***. Patrolujący północny Atlantyk **U 616** (Kptlt. Siegfried Koitschka) został skierowany w październiku na Morze Śródziemne. Po udanym przejściu przez Cieśninę Gibraltarską, 9 października *U–Boot* zatopił amerykański niszczyciel ***Buck*** torpedą *Zaunkönig*. Dowódca **U 616** był znany z trafnego powiedzenia: „Die Dummen fahren zur See, die ganz Dummen im Mittelmeer" („Głupcy płyną po morzu, kompletni głupcy po Morzu Śródziemnym").

W dniu 20 października **U 431** (Oblt. z. See Dietrich Schöneboom) został zatopiony wraz z całą załogą torpedą brytyjskiego okrętu podwodnego ***Ultimatum*** (istnieje także wersja mówiąca o zatopieniu przez samolot). Podczas akcji na Morzu Śródziemnym **U 431** zatopił niszczyciel oraz sześć statków. W listopadzie **U 407** storpedował brytyjski lekki krążownik ***Birmingham***.

W dniach 11 i 12 grudnia **U 593** (Kptlt. Gerd Kebling) i **U 223** (Kptlt. Karl Jürg Wächter) dokonały ataku na statki konwoju „KMS 34". **U 223** storpedował fregatę ***Cuckmere***. **U 593** został zaatakowany przez jednostki eskorty i po wielogodzinnym pościgu 13 grudnia zatopiony. Załoga dostała się do niewoli. W trakcie tego pościgu dowódca Kptlt. Gerd Kebling dowiódł ponownie skuteczności torped *Zaunkönig*, zatapiając nimi dwa atakujące go niszczyciele eskortowe (***Tynedale*** oraz ***Holcombe***). 16 grudnia **U 73** (Oblt. z. See Horst Deckert) w rejonie Przylądka Falcon (Algieria) zaatakował konwój i zatopił statek ***John S. Copley***. Niestety sam stał się celem dla amerykańskich niszczycieli należących do 13. Dywizjonu Niszczycieli (dowodzonego przez komandora H. Sandersa); zmuszony został bombami głębinowymi do wynurzenia się, a zatopił go ogień dział pokładowych.

Pierwsze sukcesy na Morzu Czarnym zaczęły odnosić *U–Booty* działające w ramach 30. U-Fl. 14 lutego **U 19** (Oblt. z. See Hans Ludwig Gaude) zatopił między Tuapse a Gelendżik radziecki statek ***Krasnyj Profintern*** (4648 BRT, ex ***Argun***). Kolejną operację przeprowadziły *U–Booty* między Suchumi a Gagrą, gdzie 23 marca **U 19** storpedował radziecki statek transportowy, a 31 marca **U 24** (Oblt. z. See Clemens Schöler) zatopił radziecki zbiornikowiec ***Sowjetskaja Neft*** (8228 BRT). W dniu 5 maja **U 9** (Kptlt. Hans Joachim Schmidt Weichert) storpedował w rejonie Przylądka Kondor radziecki zbiornikowiec ***Kreml*** (7666 BRT). Następne miesiące przyniosły kolejne zwycięstwa. 15 czerwca **U 24** (Kptlt. Klaus Petersen) zatopił w rejonie Tuapse radziecki trałowiec. **U 18** (Oblt. z. See Karl Fleige) 23 czerwca posłał na dno w rejonie Suchumi radziecki statek ***Leningrad*** (3908 BRT, ex ***Krasny Petrograd***), a inny storpedował; na wysokości Przylądka Picunda zniszczył też małą radziecką lichtugę. W dniu 17 lipca na południowy wschód od Tuapse **U 18** zatopił radziecki zbiornikowiec ***Woroszyłow*** (3908 BRT, ex ***Prinel***). W dniu 30 lipca o godzinie 20.07 **U 24** storpedował w porcie w Suchumi radziecki zbiornikowiec ***Emba*** (7886 BRT), który osiadł na dnie basenu portowego. 22 sierpnia zatopił holownik oraz dwie łodzie motorowe. W dniu 24 sierpnia **U 18** zatopił w rejonie Przylądka Kondor małą jednostkę eskortową.

Rok 1944

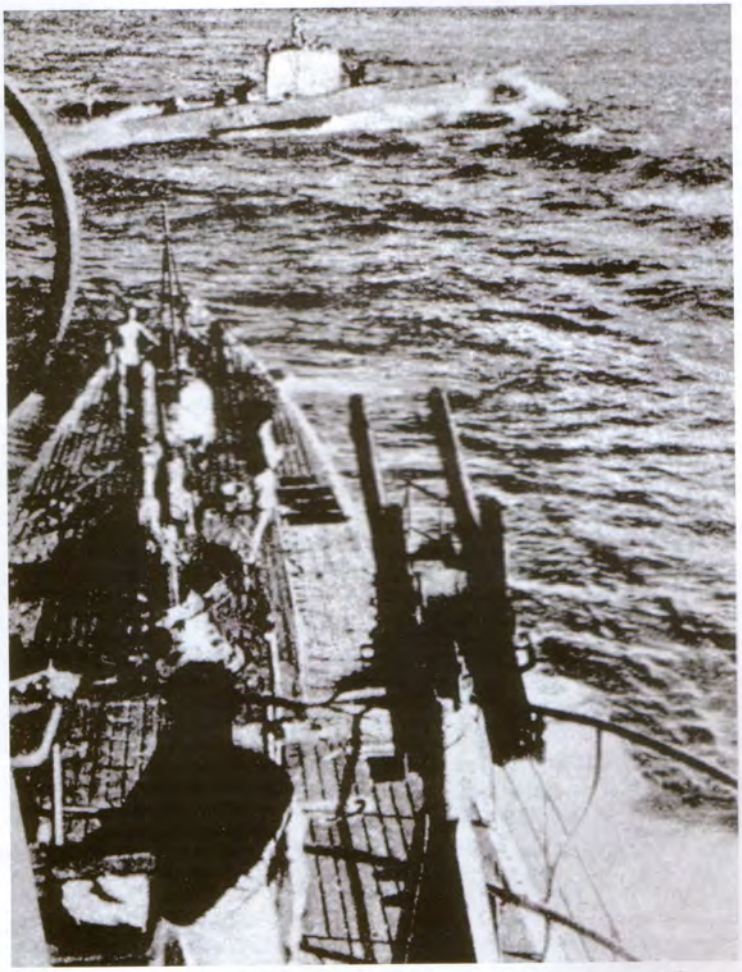
Na ten rok zapowiadano wprowadzenie do działań bojowych oczekiwanego *Das totalen Uboot* (totalny *U–Boot*), mającego przywrócić okrętom podwodnym utraconą inicjatywę. Początkową produkcję stanowić miały typy „XXI" oraz „XXIII". Ciągle liczono liczono na *U–Booty* z napędem Waltera, zdając sobie sprawę, że ich rozwój do chwili zastosowania bojowego będzie wymagał jeszcze czasu. Pod koniec 1943 roku powstała koncepcja i ustalono sprawy organizacyjne związane z budową nowych *U–Bootów*. Czas naglił więc budowa miała się odbywać metodą sekcyjną. Realizacja planów uzależniona była od sytuacji militarnej i materiałowej, a ta stawała się krytyczna. Zastosowanie, po raz pierwszy na taką skalę, budowy sekcyjnej (kooperowało 135 firm) wymagało przeprowadzenia ogromnych reorganizacji i absolutnej koordynacji. Alianci dowiedzieli się o planach rozwojowych nowych typów *U–Bootów* od Japończyków — sprzymierzeńców Niemiec. Stało się to 6 marca, gdy przechwycono depeszę nadaną z ambasady japońskiej w Berlinie. Amerykanie od końca 1940 roku (operacja „Magic") potrafili odczytywać japoński kod dyplomatyczny, tzw. „Kod purpurowy"; poznali więc wiele szczegółów dotyczących nowych typów *U–Bootów*. Dodatkowych informacji dostarczyło rozpoznanie lotnicze nad stocznia-

Zdjęcie wykonane podczas operacji tankowania *U–Boota* na pełnym morzu.

(via Autor)

Spotkanie dwóch okrętów podwodnych na pełnym morzu.

(via Autor)



mi, dokumentujące zdjęciami budowę nowego typu okrętu podwodnego z gotowych segmentów. Kolejnych informacji dostarczyło Aliantom w październiku zajęcie zakładów Hermann Göring w zdobytym Strasburgu, gdzie znaleziono około 5000 dokumentów, drobiazgowo przedstawiających plany produkcyjne. Japończycy sami byli zainteresowani *U–Bootem* typu „XXI", prowadzili więc ożywioną wymianę informacji na linii Berlin–Tokio; to zaś dostarczało Aliantom ciągle nowych danych.

W dniu 19 kwietnia zwodowano w stoczni Schichau–Danzig (Gdańsk) pierwszą jednostkę typu „XXI", oznaczoną **U 3501**. Był to prezent dla „wodza" z okazji 55 rocznicy urodzin. **U 3501** (Oblt. z. See Helmut Münster) rozpoczął służbę 29 lipca. W stoczni Blohm & Voss pierwszą zbudowaną jednostką typu „XXI" był **U 2501** (Oblt. z. See Otto Hübschen), zwodowany 12 maja i wcielony do służby 27 czerwca. Podobnie jak wszystkie inne jednostki (od początku II Wojny Światowej), tak i te szkolenie odbyły na Morzu Bałtyckim; tym razem w *Agru Front* na Półwyspie Helskim.

U 2542 (Oblt. z. See Otto Hübschen) jako pierwszy *U–Boot* typu „XXI" zakończył cykl szkoleniowy i 3 maja podczas usuwania drobnych usterek w stoczni w Kiel padł ofiarą ataku bombowego brytyjskich samolotów. Pomimo nalotów na zakłady produkujące segmenty oraz stocznie montujące typy „XXI" oraz „XXIII" do grudnia znajdowało się w fazie szkolenia 58 *U–Bootów* typu „XXI" oraz 27 typu „XXIII".

Styczeń przyniósł kolejne starty. Zatopione zostały: 8 stycznia wraz z całą załogą **U 757** (Kptlt. Friedrich Deetz); 13 stycznia **U 231** (Kptlt. Wolfgang Wenzel); 15 stycznia z całą załogą **U 377** (Oblt. z. See Gerhard Kluth); 17 stycznia z całą załogą **U 305** (Kptlt. Rudolf Bahr) oraz z całą załogą **U 544** (Kptlt. Willy Mattke); 28 stycznia z całą załogą **U 571** (Oblt. z. See Gustav Lüssow) oraz z całą załogą **U 271** (Kptlt. Curt Barleben), należące do grupy „Stürmer" atakującej statki konwoju „ONS 66/KMS 40".

W styczniu *U–Booty* zatopiły 11 statków o łącznym tonażu 98.702 BRT.

W dniu 7 lutego zlikwidowane dowództwo *Fliegerführer Atlantik* zastąpiono X. *Fliegerkorps* (dowódcą jego był gen. Alexander Holle).

Śmiertelnymi wrogami *U–Bootów* i zagrożeniem dla samolotów rozpoznawczych stawały się samoloty pokładowe lotniskowców eskortowych grup poszukiwawczych. Rankiem 16 lutego Ju 290 należący do FAGr.5 (oznaczenie kodowe 9V✚DK) rozpoznając konwój na północnym Atlantyku — na zachód od Irlandii — został zaatakowany i po kilkunastominutowej walce strącony przez dwa myśliwce pokładowe typu *Wildcat* Mk.IV (pilotami byli nowozelandczycy, Ltn. E. S. Erickson oraz Ltn. W. C. Dimes) brytyjskiego lotniskowca eskortowego ***Biter***. W godzinach popołudniowych naprowadzany radarem ***Bitera*** brytyjski myśliwiec *Beaufighter* X (RAF Sqn. 235) zestrzelił kolejnego Ju 290 (oznaczenie kodowe 9V✚FH). Konwój ten 19 marca stał się celem kolejnego lotu rozpoznawczego Ju 290 (oznaczenie kodowe 9V✚FK). Tym razem na samolot FAGr.5 radar ***Bitera*** naprowadził brytyjskie myśliwce typu *Mosquito* (RAF Sqn. 157), które po krótkiej walce strąciły kolejną niemiecką maszynę (jeden brytyjski samolot został poważnie uszkodzony).

W lutym grupa 16 *U–Bootów* o nazwie kodowej „Preußen" (był to ostani atak zespołowy „Wolfsrudel" na północnym Atlantyku) sformowała się na północnym Atlantyku, na zachód od Irlandii, by zaatakować wykryty przez *xB–Dienst* konwój. W dniu 29 lutego brytyjski niszczyciel eskortowy ***Garlies*** wykrył urządzeniem *Asdic* okręt podwodny na dużej głębokości. Był to należący do grupy „Preußen" **U 358** (Kptlt. Rolf Manke). Trzy eskortowce rozpoczęły — niestety bezowocne — poszukiwania. Brytyjczycy przypuszczali, że *U–Boot* wynurzy się w nocy i będzie można go wykryć radarem. Okręt znajdował się w pobliżu, ale na dużej głębokości. *Asdic* brytyjskich eskor-

Przekazywanie na pełnym morzu zaopatrzenia pomiędzy dwoma *U–Bootami*.

(via Autor)

Powyżej: Widok od rufy na kiosk okrętu podwodnego typu „IX".

(via Autor)

Po lewej: Widok od dziobu kiosku okrętu podwodnego typu „IX B".

(via Autor)

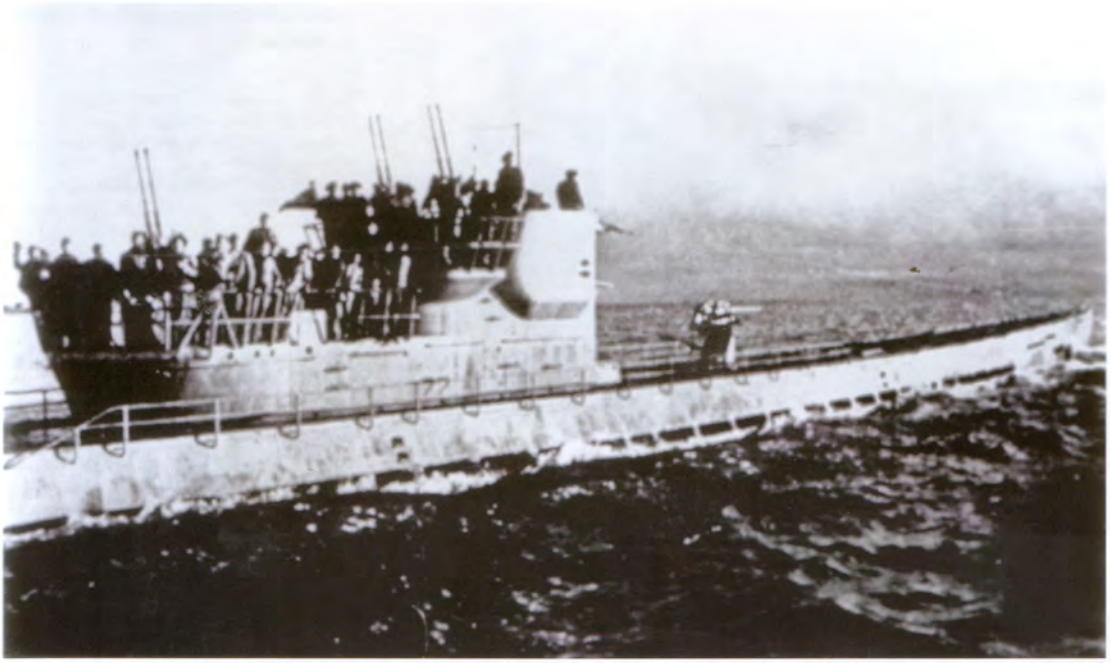
towców wykrył go ponownie 3 marca rano. Zrzucono 104 bomby głębinowe, jednak bez oczekiwanego skutku. Wówczas zaatakował *U–Boot*, zatapiając torpedami *Zaunkönig* brytyjski niszczyciel eskortowy ***Gould***. W tym samym czasie **U 358** wypłynął na powierzchnię w pobliżu brytyjskich okrętów, z uwagi na pilną konieczność przewietrzenia okrętu i dotlenienia duszącej się załogi. Podczas zanurzania został wzięty w krzyżowy ogień czterech brytyjskich eskortowców i zatopiony wraz z całą załogą. Pościg za nim trwał 38 godzin bez przerwy, a postawa jego załogi znalazła uznanie w oficjalnym brytyjskim raporcie. W dniu 9 marca **U 575** (Oblt. z. See Wolfgang Boehmer) posłał na dno brytyjską korwetę ***Asphodel***, ale sam został zatopiony cztery dni później. K. Dönitz widząc bezsens prowadzenia walk z konwojami w takiej formie, przerwał 22 marca akcję i wycofał *U–Booty* z tego rejonu Atlantyku.

Działający w pojedynkę na północnym Atlantyku **U 744** (Oblt. z. See Heinz Blischke) zaatakował 2 marca konwój „HX 280" i zatopił okręt desantowy **LST 362**. Jednostki eskorty przystąpiły do trwającego 32 godziny pościgu. Żadna z rzuconych ponad 300 bomb głębinowych nie wyrządziła *U–Bootowi* większych szkód lecz brak powietrza zmusił go do wynurzenia. **U 744** został zdobyty (załoga zdążyła jedynie zniszczyć maszynę szyfrującą oraz tajne dokumenty) przez komando kanadyjskiej korwety. Próba holowania nie powiodła się i *U–Boot* został zatopiony. **U 255** (Oblt. z. See Erich Harms) zatopił 9 marca torpedą *Zaunkönig* amerykański niszczyciel ***Leopold***, jeden z okrętów eskorty konwoju „CU 16".

W połowie marca pięć z 17 *U–Bootów* znajdujących się na północnym Atlantyku pomiędzy Irlandią a Nową Funlandią i pełniących tam funkcje *Wetterbootów* (*U–Booty* meteorologiczne) zostało odwołanych do baz w celu zawiązania grupy „Landwirt". W ostatnich dniach marca **U 302** (Kptlt. Herbert Sickel) zatopił na północnym Atlantyku należący do konwoju „SC 156" zbiornikowiec ***South America*** (6246 BRT) oraz norweski statek ***Ruth I*** (3531 BRT). 16 kwietnia **U 550** (Kptlt. Klaus Hänert) zatopił amerykański zbiornikowiec ***Pan Pennsylvania*** (11.017 BRT). **U 448** (Oblt. z. See Helmut Dauter) został zatopiony na północnym Atlantyku 14 kwietnia, podczas nieudanego ataku na brytyjski lotniskowiec eskortowy ***Biter***.

Moment tonięcia storpedowanego statku.

(via Autor)



Fragment śródokręcia okrętu podwodnego U 515 (typ „IX C") sfotografowanego pod koniec 1943 roku.

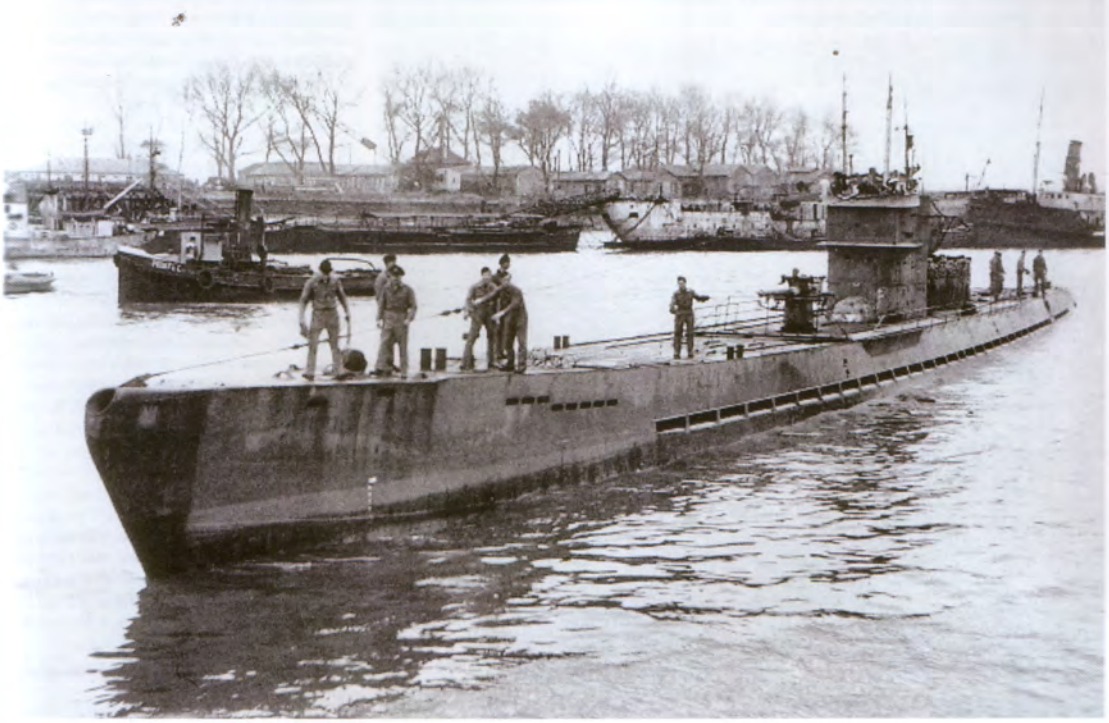
(Archiwum A. Łopatniuka)

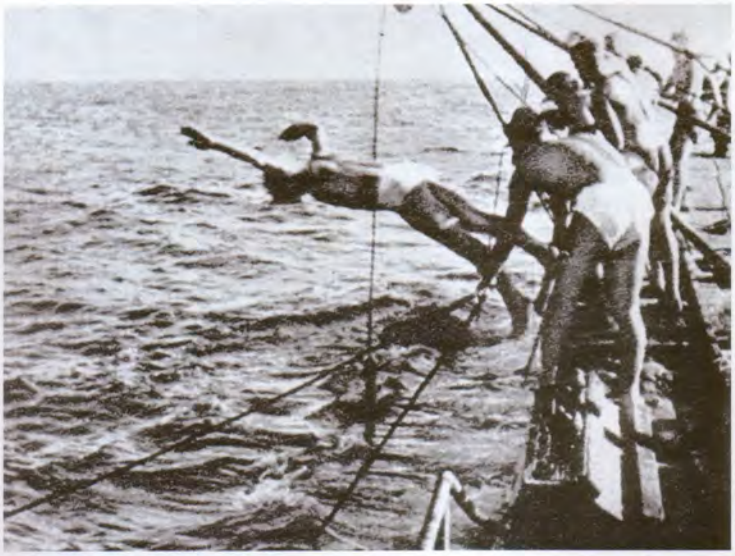
W dniu 27 marca K. Dönitz wydał rozkaz o sposobach zachowania się w czasie ewentualnej inwazji Francji, zaś 11 kwietnia rozkaz *Befehl Kanal* (rozkaz kanał) precyzujący postępowanie *U–Bootów* na wypadek ataku.

W kwietniu cztery samoloty Ju 290, należące do FAGr.5, odbywały wraz z *U–Bootami* serię ćwiczeń na Morzu Bałtyckim. W celu zmniejszenia zagrożenia dla samolo-

Jeden z okrętów podwodnych (typu „IX C") wpływający do bazy po zakończeniu rejsu.

(via R. Schmidt)





Jedna z niewielu wolnych chwil w trakcie rejsu bojowego.

(via Autor)

tów rozpoznawczych postanowiono używać boi sygnałowej FuG 302 *Schwan*, markującej jednostki morskich konwojów. Boje mogły być wyposażane w różne zestawy urządzeń radiowych. Najważniejszym problemem było znalezienie sposobu emisji sygnałów radiowych trudnych do wykrycia przez nieprzyjaciela. W *Flugfunk–Forschungsinstitut* (FFO — instytut doświadczalny do spraw łączności lotniczej) w Oberpfaffenhofen skonstruowano taką boję o kształcie bomby lotniczej. Metalowy korpus odpowiadał parametrom bomby o masie 250 kg (masa boi 102 kg). Boja mogła być zrzucana z samolotu lecącego na pułapie do 300 metrów i przy prędkości maksymalnej 250 km/godz. Po upadku do wody boja ustawiała się pionowo, w pozycji lekko wynurzonej, i następowało pełne wysunięcie teleskopowej anteny nadawczej o długości 1330 mm (przy zrzucie w stanie złożonym 500 mm). Przez 10 minut wysyłała kontrolny sygnał radiowy do załogi samolotu, który ją zrzucił. Po tym czasie następowało wyłączenie nadajnika. Specjalny system zegarowy pozwalał na ustawienie czasów nadawania (w sumie do 5 godzin), w zakresie od jednej do dwudziestu dziewięciu godzin. Po wyczerpaniu energii elektrycznej uruchamiał się automatycznie mechanizm samoniszczący. Zasięg jej odbierania wynosił 200 km przy locie samolotu na wysokości 3600 m. Dla *U–Bootów* zasięg ten był nieco mniejszy.

W połowie kwietnia **U 66** (Oblt. Gerhard Seehausen) znajdował się na środkowym Atlantyku, na zachód od Wysp Zielonego Przylądka. 20 kwietnia wysłał meldunek radiowy do B. d. U. o konieczności uzupełnienia paliwa i prowiantu. Na zaopatrzeniowca dowództwo wyznaczyło **U 488** (Oblt. z. See Bruno Studt), zaś termin ustalono na noc z 25 na 26 kwietnia. Komunikat radiowy przechwycili i rozszyfrowali Alianci. *U–Boot* zaopatrzeniowy, tzw. *Milchkuh*, był szczególnie poszukiwanym celem. Amerykanie skierowali w ten rejon lotniskowiec eskortowy ***Croatan*** w obstawie pięciu okrętów. Zlokalizowanie *U–Bootów* nie było łatwe do czasu przechwycenia komunikatów radiowych wymienianych między nimi. Gdy płynący w wynurzeniu nocą 26 kwietnia **U 488** zbliżał się do miejsca spotkania czekały już tam na niego cztery amerykańskie niszczyciele eskortowe ***Barber***, ***Frost***, ***Huse*** oraz ***Snowden***. Bomby głębinowe zatopiły *U–Boota* wraz z załogą. Znajdujący się w pobliżu **U 66** zauważył amerykańskie jednostki i oddalił się w zanurzeniu. Tym razem jednostką zaopatrzeniową został wyznaczony przez dowództwo podążający w ten rejon **U 188** (Kptlt. Siegfried Lüdden). Amerykanie namierzyli po raz kolejny pozycję **U 66** i wysłali jeszcze jedną grupę poszukiwawczą wraz z lotniskowcem eskortowym ***Block Island***. 6 maja (inne źródła podają także datę 1 maja) **U 66** zameldował B. d. U. o niemożliwości przeprowadzenia tankowania w tym rejonie z powodu stałego patrolowania przez nieprzyjacielskie samoloty. Właśnie ten meldunek pozwolił na dokładne zlokalizowanie *U–Boota*. W nocy 6 maja **U 66** został wykryty (niektore źródła podają, że także zaatakowany) przez samolot pokładowy typu *Avenger* lotniskowca eskortowego ***Block Island***. Powiadomiony został również znajdujący się w pobliżu amerykański niszczyciel ***Buckley***, którego **U 66** wziął początkowo za **U 188**. Pomyłkę zauważono gdy niszczyciel otworzył ogień. ***Buckley*** staranował *U–Boota* i obie jednostki przez pewien czas stały koło siebie nieruchomo. Część załogi tonącego **U 66** starała się opuścić pokład i przedostać na niszczyciel. Dowódca niszczyciela ***Abel*** odebrał to jako próbę abordażu i rozkazał otworzyć ogień. Zginęło 24 członków załogi **U 66**, a 36 Amerykanie wzięli do niewoli. Gdy obie jednostki rozłączyły się *U–Boot* zatonął; grupa poszukiwawcza skierowała się na północ, w rejon Azorów.

W dniu 28 maja jeden z samolotów pokładowych lotniskowca odkrył **U 549** (Kptlt. Detlef Krankenhagen), podążającego w rejon operacyjny w pobliżu wybrzeży Brazylii. Następnego dnia rano grupa poszukiwawcza znalazła się w pobliżu **U 549**, który ją zaatakował. Wystrzelone pięć torped zatopiło lotniskowiec eskortowy ***Block Island*** oraz uszkodziło niszczyciel eskortowy ***Barr***.

Krótko po tym ataku *U–Boot* został namierzony przez *Asdic* i zarzucony bombami głębinowymi. **U 549** zatonął wraz z załogą po podwodnej eksplozji (prawdopodobnie detonowały jego torpedy).

Kolejna amerykańska grupa poszukiwawcza znalazła się w pobliżu Azorów; w jej składzie był lotniskowiec eskortowy ***Guadalcanal*** (dowódca Cpt. Daniel V. Galery). Ambicją kapitana Galery'ego była chęć zdobycia — po raz pierwszy — niemieckiej łodzi podwodnej. Szkolił on w dziedzinie prowadzenia abordażu stworzoną przez siebie specjalną grupę marynarzy. Amerykanie przechwycili kilkakrotnie meldunki pewnego *U–Boota* i namierzyli go za pomocą radionamiernika HF/DF. Okręt podążał w rejon patrolowany przez grupę poszukiwawczą. Był to **U 505** (Oblt. z. See Harald Lange), który wypłynął w połowie marca z francuskiej bazy w rejon operacyjny na środkowym Atlantyku, w pobliżu wybrzeży Afryki. *U–Boot* wyposażony był w radar ostrzegawczy *Naxos*, który kilkakrotnie ostrzegł go przed patrolującymi samolotami z ***Guadalcanal***. W dniu 2 czerwca grupa poszukiwawcza znalazła się w pobliżu **U 505**. Od tej chwili przebywanie okrętu na powierzchni stawało się coraz krótsze, co uniemożliwiało pełne naładowanie akmulatorów. Chcąc umknąć patrolującym samolotom **U 505** skierował się w stronę wybrzeża Afryki.

Obsługa działa w trakcie przygotowania go do wystrzału.

(via Autor)

Spotkanie dwóch *U–Bootów* na morzu. *(Archiwum Dokumentacji Mechanicznej)*

Rankiem 4 czerwca jeden z eskortowców grupy poszukiwawczej „Chatelain" wykrył *Asdicem* zanurzonego *U–Boota*. Nastąpił atak bombami głębinowymi przeprowadzony przez trzy amerykańskie eskortowce. **U 505** odniósł poważne uszkodzenia, które zmusiły go do wyjścia na powierzchnię. Wtedy został zaatakowany ogniem broni pokładowej dwóch samolotów z ***Guadalcanal*** oraz działkami przeciwlotniczymi amerykańskich eskortowców. Pociski zraniły ciężko dowódcę **U 505** oraz kilku członków załogi znajdujących się na mostku, jedna osoba zginęła. Marynarze uciekali z okrętu skacząc do morza. Niszczyciel eskortowy ***Pillsbury*** (dowódca Frederick S. Hall) otrzymał rozkaz przerwania ognia i wysłania grupy abordażowej, którą dowodził Ltn. Albert L. David. Nadpływające niszczyciele eskortowe ***Chatelain*** oraz ***Jenks*** wyłowiły z wody członków załogi *U–Boota*. Amerykanie przeszli na pokład jednostki niemieckiej i zamykając zawory uniemożliwili jej zatopienie. Unieszkodliwili przygotowane do odpalenia ładunki wybuchowe oraz zdobyli materiały dotyczące szyfrowania i kodowania. Jako ciekawostkę odnotować należy, że odnaleziony na pokładzie dokument dotyczący stałych rozkazów dla *U–Bootów* nie był wersją najnowszą; Amerykanie znali tę i jeszcze aktualniejszą edycję. Holowaniem **U 505** zajął się lotniskowiec eskortowy ***Guadalcanal***.

W dniu 6 czerwca Alianci rozpoczęli inwazję we Francji. W operacji morskiej wzięło udział: siedem pancerników, 23 krążowniki, 105 niszczycieli, 1073 innych jednostek oraz około 10.000 samolotów. W dniu 8 czerwca nastąpiło przerwanie połączeń telefonicznych pomiędzy La Rochelle, Brest, Wilhelmshaven, Kiel i Berlinem. Wymusiło to konieczność przekazywania rozkazów B. d. U. do ich baz drogą radiową — tym samym ULTRA mogła dokładnie informować o planowanych poczynaniach *U–bootwaffe*.

Na wodach Kanału La Manche *U–Booty* operowały w szczególnie trudnych warunkach. Pomijając ilość alianckich jednostek eskortowych oraz lotniczych działania odbywały się w większości na bardzo płytkich wodach. Było to niebezpieczne, ale i nie pozbawione zalet. Wskazania *Asdicu* na tych akwenach były bardzo często mylące bądź nieprecyzyjne.

7 czerwca **U 963** (Oblt. z. See Karl Boddenberg) nadał w ciągu dwóch godzin trzy meldunki do B. d. U. za każdym razem stając się natychmiast obiektem ataku z powietrza.

Również 7 czerwca na wodach Zatoki Biskajskiej został zatopiony **U 955** (Oblt. z. See Hans Heinrich Baden). Następnego dnia poszły na dno kolejne okręty podwodne: **U 970** (Kptlt. Hans Heinrich Ketels), **U 629** (Oblt. z. See Hans Helmuth Bhgs) i **U 373** (Oblt. z. See Detlef von Lehsten). Wszystkie one zatonęły w wyniku ataków lotniczych. Pięć innych poważnie uszkodzonych zawróciło do baz. Dla większości *U–Bootów* K. Dönitz odwołał 9 czerwca rozkaz *Befehl Kanal*. Ataki na flotę inwazyjną na wodach Kanału La Manche miały prowadzić tylko *U–Booty* wyposażone w *Schnorchel* (chrapy), które nie potrzebowały się wynurzać podczas ładowania akumulatorów.

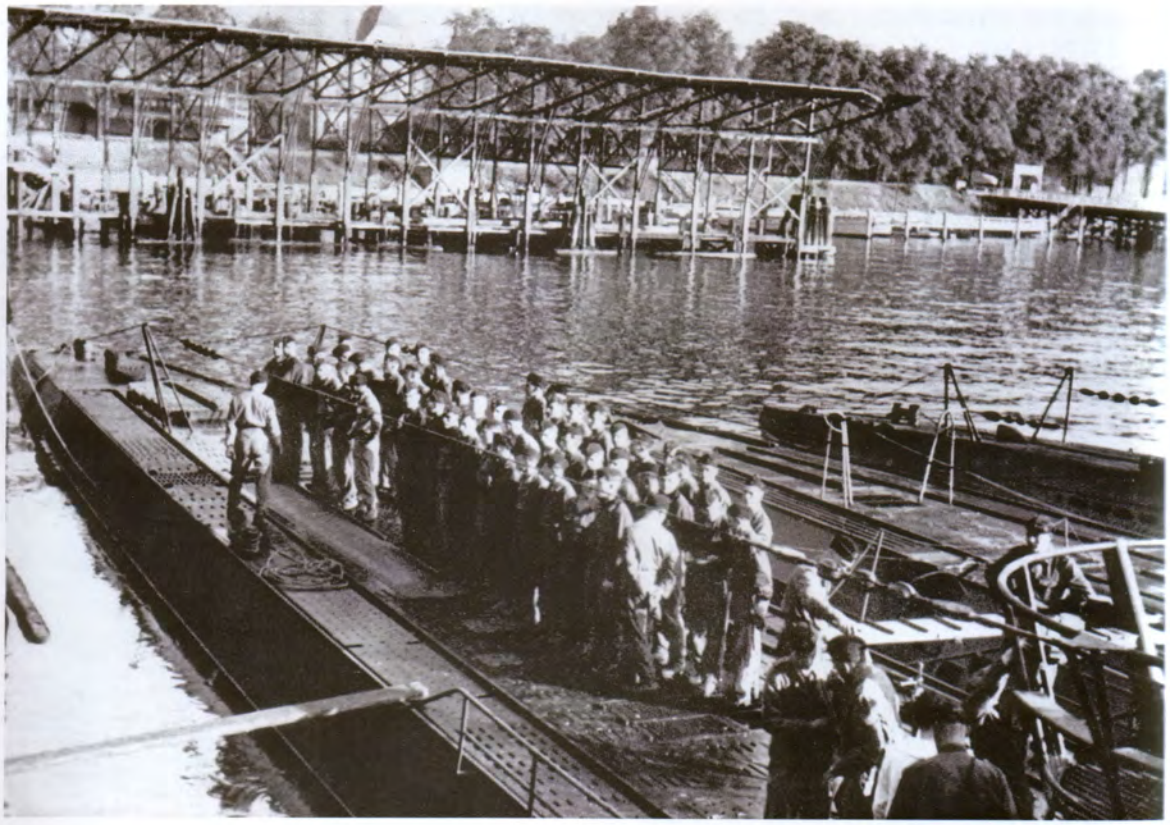
W pierwszych dniach inwazji dwa *U–Booty* minowe typu „VII D" wyposażone w *Schnorchel* przeprowadziły udaną operację położenia zapory minowej w rejonie Plymouth; były to: **U 214** (Kptlt. Rupprecht Stock) i **U 218** (Kptlt. Richaer Becker).

Początkowo *Schnorchel* posiadał wiele usterek, ale po ich usunięciu stał się skutecznym środkiem przeciwko doskonale działającemu systemowi namierzania. Chrapy miały też pewne wady — bardzo mała prędkość oraz niewielki zakres obserwacji peryskopowej. Alianci wiedzieli o posiadanym przez Niemców urządzeniu lecz początkowo nie doceniali go, sądząc że ma bardzo ograniczone zastosowanie.

W dniu 15 czerwca **U 767** (Oblt. z. See Walter Dankleff) zbliżył się płynąc tylko na *Schnorchlu* do obszaru morskiego Land's End koło Wysp Brytyjskich i po wykryciu zespołu brytyjskich jednostek wojennych zatopił fregatę ***Mourne***. **U 747** (Oblt. z. See Günter Zahnow) storpedował w rejonie Przylądka de la Hague brytyjski niszczyciel eskortowy ***Blackwood***, a **U 621** (Oblt. z. See Hermann Stuckmann) amerykański okręt desantowy.

U 984 (Oblt. z. See Heinz Sieder) znajdował się 29 czerwca na wodach Kanału La Manche, na wschód od Portsmouth, gdzie zaatakował konwój zmierzający w kierunku Francji. Cztery wystrzelone torpedy trafiły statki, z których trzy musiano osadzić na wybrzeżu; jedynie czwartemu udało się dopłynąć do portu. Natychmiastowy pościg jednostek eskorty nie wykrył oddalającego się **U 984**.

Dnia 5 lipca na wodach Kanału La Manche rozpoczęła się — chyba najbardziej spektakularna — akcja pokazująca możliwości *U–Boota* wyposażonego w *Schnorchel*. **U 763** (Kptlt. Ernst Cordes) znajdował się w rejonie Selsey Bill, miejscu w którym przecinały się drogi konwojów zmierzających do Francji i powracających z niej. W godzinach popołudniowych (5 lipca) **U 763** wystrzelił w stronę statków jednego z konwojów pięć torped i zszedł na dno Kanału La Manche. Torpedy trafiły dwa statki, a jednostki eskorty rozpoczęły prawie dwudniowe polowanie na *U–Boota*. W czasie tej akcji zrzucono 296 bomb głębinowych, ale po raz kolejny nie udało się dokładnie namierzyć niemieckiego okrętu. **U 763** płynął tuż nad dnem, często zmieniając kurs. Rankiem 7 lipca załoga pozbyła się ścigających jednostek eskortowych i osadziła okręt na dnie. Zgodnie z ustaleniami nawigacyjnymi **U 763** miał znajdować się w rejonie wyspy Aldrney, na zachód od Półwyspu Cotentin, przy północnym wybrzeżu Francji. Wieczorem *U–Boot* wyszedł na głębokość peryskopową i dowódca zauważył w pobliżu światła pozycyjne statków lub domów na wybrzeżu, nastąpiła zmiana kursu i kolejne wyjście na głębokość peryskopową, z takim samym widokiem. Stało się jasne, że nie są to wody Kanału La Manche. **U 763** osiadł na dnie i rankiem ponownie wyszedł na głębokość peryskopową. Kptlt. Ernst Cordes rozpoznał szczegóły pozwalające ustalić, że była to reda brytyjskiego portu wojennego w Portsmouth. Wieczo-

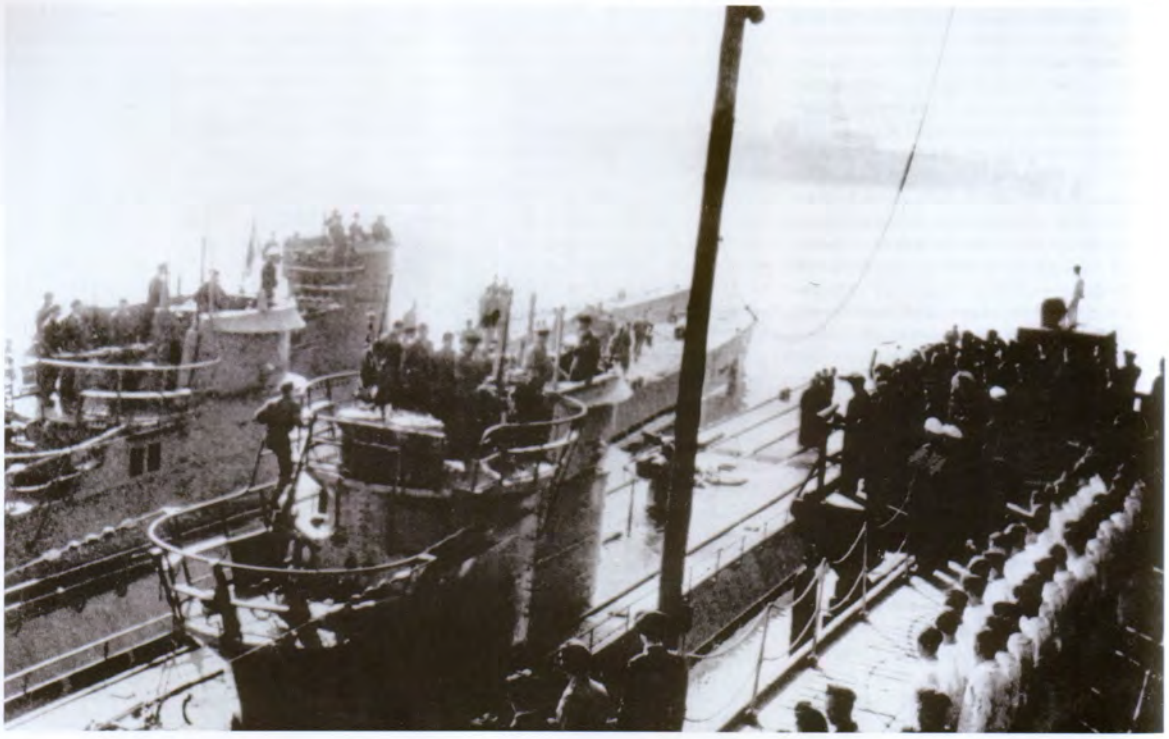


Powyżej: Zbiórka załogi U 200 (typ „IX D2") w Kilonii w dniu 12 czerwca 1943 roku przed wypłynięciem w ostatni rejs.

(via Autor)

Poniżej: Sfotografowane w dniu 12 czerwca 1943 roku w Kilonii okręty podwodne przed wyjściem w kolejny rejs bojowy. Od lewej: U 420 (typ „VII C") oraz U 194 (typ „IX C/40").

(via Autor)



12 czerwca 1943 roku, Kilonia. Okręty podwodne przed wyjściem w kolejny rejs bojowy. Od lewej: U 420 (typ „VII C"), U 194 (typ „IX C/40"), U 200 (typ „IX D2").

(via Autor)

rem tego dnia **U 763** opuścił redę i na *Schnorchlu* doszedł 14 lipca do bazy w Breście.

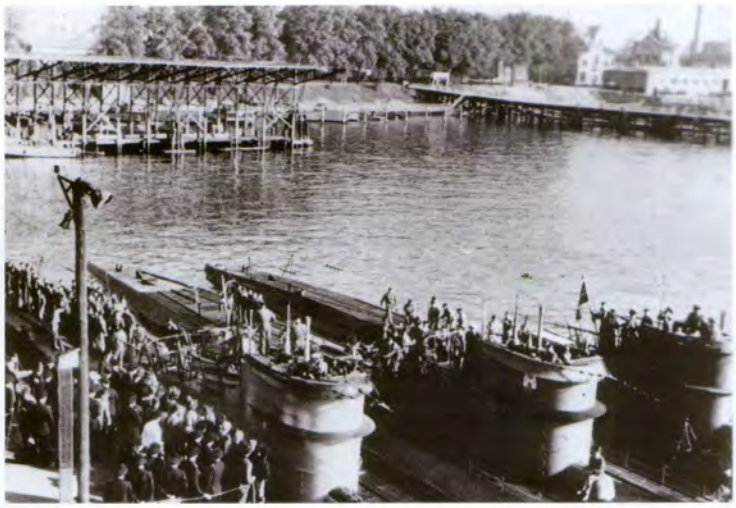
Oczywiście nie wszystkie *U–Booty* miały tyle szczęścia. Kilka z nich zostało zatopionych na wodach Kanału La Manche. Były to: w dniu 24 czerwca **U 971** (Oblt. z. See Walter Zepelin); 25 czerwca **U 1191** (Oblt. z. See Peter Grau) wraz z całą załogą oraz **U 269** (Oblt. z. See Georg Uhl). W czerwcu i lipcu *U–Booty* zatopiły na froncie inwazyjnym w sumie pięć okrętów, 12 statków, cztery jednostki desantowe oraz uszkodziły jeden okręt, pięć statków oraz jedną jednostkę desantową. Straty w *U–Bootach* były niewspółmiernie wysokie. W obawie przed Aliantami w sierpniu i wrześniu przerzucono *U–Booty* stojące w bazach nad Zatoką Biskajską do Norwegii.

W końcowych miesiącach 1944 roku ponownie wzrosła aktywność *U–Bootów* na wodach wokół Wysp Brytyjskich. W dniu 30 sierpnia **U 482** (Kptlt. Hartmut Graf von Matuschka Frhf. von Toppolczan und Spaetgen) po przebyciu na *Schnorchlu* ponad 1000 mil morskich, znalazł się na wodach Kanału Północnego. W tym samym dniu przepływał tamtędy konwój „CU 36". Wystrzelona z **U 482** torpeda zatopiła amerykański zbiornikowiec ***Jacksonville*** (ponad 10.000 BRT), kolejna — typu *Zaunkönig* — trafiła i zatopiła zbliżający się niszczyciel eskortowy ***Hurst***. W dniu 3 września zatopiony został statek ***Fjordheim*** (4115 BRT), a 8 września kolejny statek — ***Pinto*** oraz amerykański zbiornikowiec ***Empire Heritage*** (15.702 BRT), należące do konwoju „HX 305". Po wystrzeleniu wszystkich torped **U 482** skierował się do bazy w Norwegii. W czasie tego rejsu przepłynął 2729 mil morskich, z czego 2500 mil morskich na *Schnorchlu*. Działalność *U–Bootów* wyposażonych w chrapy zmuszała Aliantów do prowadzenia transportu morskiego na zasadzie konwojów, a to absorbowało wiele jednostek pływających (eskortowce) i — co najważniejsze — samolotów.

Po rozszyfrowaniu meldunku **U 1199** (Kptlt. Rolf Nollmann) Alianci zrozumieli możliwości *Schnorchla*. W tym komunikacie dowódca meldował B. d. U. o płynięciu na *Schnorchlu* przez 50 dni bez przerwy.

1 listopada **U 483** (Kptlt. Hans Joachim von Morstein) storpedował na wodach Kanału Północnego niszczyciel ***Whitaker***. **U 978** (Oblt. z. See Günther Pulst) działał na wodach między Anglią a Francją i zatopił trzy statki o łącznym tonażu 21.500 BRT. W dniu 18 grudnia **U 486** (Oblt. z. See Gerhard Meyer) zatopił na wodach Kanału La Manche statek o pojemności 6000 BRT, a 24 grudnia w pobliżu portu w Cherbourgu belgijski transportowiec o nazwie ***Leopoldville*** (11.509 BRT). W dniu 26 grudnia **U 486** zaatakował tylko konwoju „EG 1" i zatopił brytyjski niszczyciel eskortowy ***Capel***, a drugi — ***Affleck*** — storpedował. W listopadzie i grudniu Niemcy straciły 27 *U–Bootów*. Bez używania *Schnorchla* straty byłyby niewątpliwie większe. W ostatnich dniach grudnia **U 312** (Oblt. z. See Kurt Heinz Nicolai) próbował powtórzyć wyczyn **U 47** i wpłynąć do bazy w Scapa Flow. Silny prąd zepchnął *U–Boota* na podwodne skały. Uszkodzone zostały stery; akcję przerwano, a okręt powrócił do bazy.

W dniu 25 stycznia na Morzu Arktycznym grupa *U–Bootów* o nazwie kodowej „Isegrim" znalazła się w pobliżu konwoju „JW 55 W". Wieczorem tego samego dnia siedem z nich dokonało ataku torpedowego. **U 360** (Kptlt. Klaus Becker) uszkodził niszczyciel ***Obdurate***,



Spotkanie dwóch jednostek typu „IX C" podczas wykonywania rejsu bojowego.

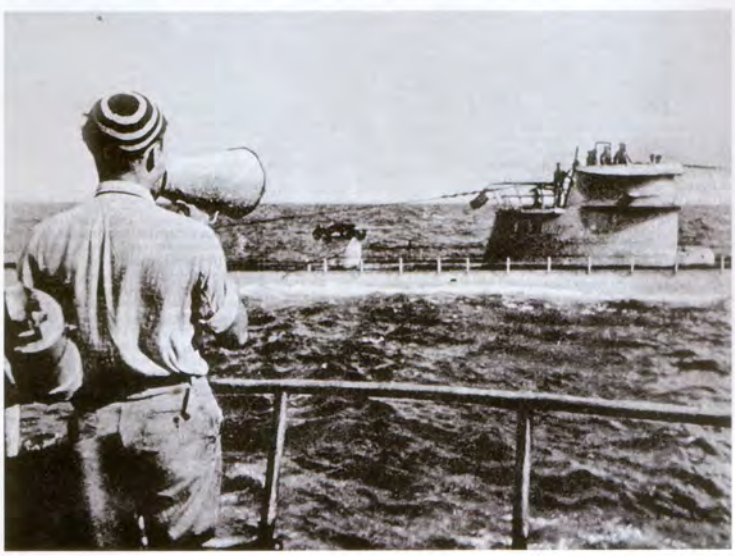
(via Autor)

U 278 (Kptlt. Joachim Franze) zatopił statek ***Penelope Barker*** (7177 BRT), **U 360** storpedował statek ***Fort Bellingham*** (7153 BRT), który po kilku godzinach zatonął, **U 957** (Oblt. z. See Franz Saar) i **U 716** (Oblt. z. See Hans Dunkelberg) zatopiły statek ***Andrew G. Curtin*** (7200 BRT).

Utworzona została kolejna grupa *U–Bootów* o nazwie „Wehrwolf", oparta na jednostkach dawnej grupy „Isegrim", ale wzmocniona pięcioma innymi *U–Bootami*. Okręty te zostały skierowane w rejon między Spitzbergenem a Wyspą Niedźwiedzią. Jeden z nich wykrył statki konwoju „JW 56 B", który zaatakowano 29 stycznia. **U 278** zatopił 30 stycznia brytyjski niszczyciel ***Hardy*** **(II)**, zaś 25 lutego **U 956** (Kptlt. Hans Dieter Mohs) posłał na dno brytyjski niszczyciel ***Mahratta***.

U–Booty zaatakowały także konwój „RA 57". W dniu 4 marca **U 472** (Oblt. z. See Wolfgang Friedrich Frhr. von Forstner) po nieudanym ataku torpedowym na niszczyciel eskorty, został uszkodzony przez samoloty brytyjskiego lotniskowca eskortowego ***Chaser*** i zatopiony ogniem dział brytyjskiego niszczyciela ***Onslaught***. Tego samego dnia **U 703** (Oblt. z. See Matthias Brünner) zatopił statek ***Empire Tourist*** (7062 BRT). Samoloty pokładowe *Swordfish* lotniskowca eskortowego ***Chaser*** zatopiły kolejne dwa *U–Booty*, były to: w dniu 5 marca **U 366** (Oblt. z. See Bruno Langenberg) oraz dzień później **U 973** (Oblt. z. See Klaus Paepenmöller).

U–Booty należące do grup „Blitz", „Hammer" oraz „Thor" bezskutecznie atakowały w pierwszych dniach kwietnia statki konwojów „JW 58 RA" oraz „JW 58". Podczas tych akcji wraz z całymi załogami zostały zatopione: w dniu 1 kwietnia **U 355** (Kptlt. Günter La Baume), 2 kwietnia **U 360** (Kptlt. Klaus Becker) oraz 3 kwietnia **U 288** (Oblt. z. See Willy Meyer). Kolejny atak przeprowadziły *U–Booty* z grup „Donner" oraz „Keil", które zaatakowały statki konwoju „RA 59". Jedyny sukces odniósł 30 kwietnia **U 711** (Kptlt. Hans Günther Lange) torpedując statek ***William S. Thayer*** (7176 BRT). Ataki przeprowadzone 30 kwietnia oraz 1 maja przez: **U 278** (Kptlt. Joachim Franze), **U 307** (Oblt. z. See Friedrich Georg Herrle), **U 387** (Oblt. z. See Friedrich Georg Herrle) oraz **U 959** (Oblt. z. See Friedrich Weitz) nie odniosły żadnego skutku (jedynym sukcesem było strącenie przez **U 278** atakującego samolotu *Martlet*), a skończyły się utratą: w dniu 1 maja **U 277** (Kptlt. Robert Lübsen), 2 maja **U 674** (Oblt. z. See Harald Muhs) i **U 959**. Wszystkie trzy *U–Booty* zostały zatopione wraz z całymi załogami przez atakujące samoloty pokładowe *Swordfish* oraz *Martlet* brytyjskiego lotniskowca eskortowego ***Fencer***. W pierwszych dniach lipca *xB–Dienst* roz-



Dowódca *U–Boota* „IX C" przy peryskopie bojowym.

(via Autor)

Stanowisko zanurzenia na okręcie podwodnym.

(via Autor)

szyfrował korespondencję radiową radzieckich jednostek pomiędzy Archangielskiem a Portem Dickson. Dlatego pod koniec tego miesiąca wysłano *U–Booty* na Morze Barentsa oraz Morze Karskie. Pierwszy wyruszył **U 957** (Oblt. z. See Gerd Schaar), lecz w wyznaczonym rejonie wykrył tylko kilka małych łodzi rybackich. **U 711** wysłany został w ten rejon wraz ze znajdującą się na pokładzie grupą nasłuchu radiowego o nazwie kodowej „Kenntmann". **U 365** (Kptlt. Heimar Wedemeyer) — jako pierwszy — odkrył 12 sierpnia na Morzu Karskim, na wodach Cieśniny Małygina w rejonie Wyspy Białej, mały konwój, z którego udało mu się storpedować statek ***Marina Raskowa*** (5685 BRT, ex ***Cronclyde***) oraz trafić torpedą *Zaunkönig* trałowiec **T 118** (ex **USS *Armada***). Kolejny atak przyniósł zatopienie następnego trałowca — **T 114** (ex **USS *Alchemy***). 13 sierpnia o godzinie 01.53 ostatecznie posłano na dno uszkodzony wcześniej statek ***Marina Raskowa***. **U 711** podczas rejsu odniósł uszkodzenia odlodowe i został zastąpiony przez **U 957**, który przejął także część wyposażenia radiowego oraz jednego z członków grupy „Kenntmann". W dniu 26 sierpnia **U 957** zatopił radziecki uzbrojony kuter ***Nord***. Natomiast 1 września wykrył w rejonie Wyspy Białej radziecki konwój i zawiadomił znajdujące na pozycjach wyczekujących *U–Booty*: **U 278**, **U 362** (Oblt. z. See Ludwig Franz) oraz **U 739** (Oblt. z. See Ernst Mangold). 5 września **U 362** został zatopiony wraz z całą załogą w rejonie wyspy Krakowka bombami głębinowymi radzieckiego trałowca **T 116**. W dniu 9 września nastąpiło spotkanie **U 739** oraz **U 278** na północ od Wyspy Białej. Miały one przeprowadzić wspólny rejs rozpoznawczy do rejonu wysp Archipelagu Nordenskiölda.

W ostatnich dniach sierpnia z bazy w Hammerfest wypłynęły *U–Booty* należące do grupy o nazwie kodowej „Dachs"; były to: **U 425** (Kptlt. Heinz Bentzien), **U 636** (Oblt. z. See Eberhard Schendel), **U 956** (Kptlt. Hans Dieter Mohs), **U 968** (Oblt. z. See Otto Westphalen), **U 992** (Oblt. z. See Hans Falke) i **U 995** (Kptlt. Walter Köhntopp). Ich zadaniem było minowanie Syberyjskiej Trasy na wodach Morza Barentsa oraz Morza Karskiego. **U 425** położył nocą z 1 na 2 września zaporę z 10 min o nazwie kodowej „Dorsch" (miny magnetyczne typu TMC II) w zachodnim wyjściu z Zatoki Peczorskiej. **U 956** 2 września położył zaporę „Butt" z 10 min w Zatoce Belucha. W nocy z 3 na 4 września **U 992** i **U 968** wykonały zapory minowe o nazwach kodowych „Sprotte" oraz „Lachs" na północ od wyspy Kołgujew. Natomiast w nocy z 4 na 5 września **U 995** położył zaporę minową „Hering" na południe od wyspy Wajgacz w Cieśninie Jugor. **U 636** „zabezpieczył" wschodnie wyjście z Zatoki Peczorskiej przy pomocy zapory minowej „Forelle". Po wykonaniu zadania **U 995** powrócił 14 września do Narviku. Kolejna akcja grupy „Zorn", do której należał **U 995**, miała na celu wykrycie konwoju „RA 60"; zakończyła się ona fiaskiem — statków nie udało się zlokalizować.

W dniu 7 września z bazy w Hammerfest wypłynęły **U 711** oraz **U 957** z zadaniem spotkania się z **U 739** w rejonie Wyspy Białej i przekazania mu zaopatrzenia. *U–Booty* te miały stworzyć grupę o nazwie kodowej „Grief" i działać wspólnie na Morzu Karskim. Spotkanie i przekazanie zaopatrzenia nastąpiło w wyznaczonym rejonie 16 września. W dniu 23 września **U 957** i **U 711** zlokalizowały w rejonie wyspy Krakowka konwój i w nocy z dnia 23 na 24 września zostały zaatakowane przez jedną z jednostek eskortujących. **U 957** torpedą *Zaunkönig* zatopił radziecką jednostkę eskortową **SKR 29 *Brilliant*** (ex **PKS 303**).

W dniu 24 września **U 739** zniszczył radziecki trałowiec **T 120** (ex **USS *Assail***). W nocy z 24 na 25 września **U 957** wysadził w Zatoce Sterligowa grupę szturmową, która zniszczyła radziecką stację meteorologiczną. W trakcie tej akcji **U 711** oraz **U 937** zabezpieczały wyjście z zatoki w kierunku Morza Karskiego. Powracający **U 957** zderzył się 19 października w rejonie Lofotów z lodem i ciężko uszkodzony dopłynął do bazy. W dniu 20 września **U 315** (Oblt. z. See Herbert Zoller) wpłynął do Kola Fjord i następnie próbował przedostać się w pobliże radzieckiego pancernika ***Archangielsk*** (ex brytyjski ***Royal Sovereign***). Zapora sieciowa uniemożliwiła jednak ten zamiar. Podobną akcję próbował przeprowadzić między 28 a 30 września **U 313** (Kptlt. Friedhelm Schweiger), ale i on nie mógł pokonać zapory sieciowej.

W dniu 23 września w pobliże konwoju „JW 60" podeszła grupa *U–Bootów* o nazwie kodowej „Grimm" w składzie: **U 278**, **U 312** (Oblt. z. See Kurt Heinz Nicolay), **U 425**, **U 737** (Kptlt. Paul Brasack), **U 921** (Oblt. z. See Alfred Werner), **U 956** i **U 997** (Kptlt. Hans Lehmann). Konwój ten wpłynął w tym samym dniu na wody Kola Fjord i przeprowadzenie ataku było niemożliwe.

W nocy z 29 na 30 września konwój „RA 60" przepływał niezauważony w rejonie działania tej grupy *U–Bootów*. Tylko jednemu z 12 *U–Bootów* grupy „Zorn" (mającej wesprzeć grupę „Grimm") — a był nim **U 310** (Oblt. z. See Wolfgang Ley) — udało zatopić się statki ***Edward H. Crockett*** oraz ***Samsuva*** (łącznie 14.395 BRT). W dniu 30 września **U 921** został zatopiony przez samolot pokładowy *Swordfish* brytyjskiego lotniskowca eskortowego ***Campania***. W listopadzie *U–Booty* atakowały konwoje „JW 61" oraz „RA 61". Jedynym sukcesem było zatopienie płynącego w konwoju „RA 61" niszczyciela eskortowego ***Mounsey***. Dokonał tego 2 listopada **U 295** (Kptlt. Günter Wieboldt).

W dniu 2 grudnia **U 363** zatopił w rejonie Przylądka Novolok radziecki statek ***Proletariusz*** (1123 BRT, ex ***Christian***), a 3 grudnia **U 1163** (Oblt. z. See Ernst Ludwig Balduhn) posłał na dno w pobliżu Przylądka Cernyj — należący do konwoju „KB 35" — radziecki uzbrojony trawler ***Rewolucja*** (557 BRT, ex ***Aktiv***).

W dniu 4 grudnia **U 995** działał w rejonie Murmańska. Na wschód od Półwyspu Rybackiego trafił na radziecki konwój i storpedował jeden ze statków. Rankiem następnego dnia zatopił radziecki statek (ca 6000 BRT), po dwóch atakach posłał na dno statek typu ***Liberty*** (ca 7000 BRT) oraz storpedował radziecki trałowiec **T 107** (ex **RN** *Vega*).

W pobliżu **U 995** znajdował się również **U 363** (Kptlt. Werner Nees), który 2 grudnia zatopił — z radzieckiego konwoju „PK 20" — jeden statek (około 4500 BRT) oraz uszkodził inny (ca 10.000 BRT).

W pierwszych dniach grudnia grupa *U–Bootów* o nazwie kodowej „Stock" została skierowana na wschód od Wyspy Niedźwiedziej w celu przechwycenia konwoju „JW 62". Operacja ta nie przyniosła pożądanych efektów — konwój przeszedł nie zauważony. Sformowany w pierwszych dniach grudnia w Zatoce Kola konwój „RA 62" (28 statków ochranianych przez jednostki byłej eskorty konwoju „JW 62", wzmocnione sześcioma radzieckimi niszczycielami) *U–Booty* próbowały atakować już na etapie wymarszu z Zatoki. Podczas akcji przeciwko konwojowi „RA 62" 9 grudnia został zatopiony wraz z załogą **U 387** (K. Kpt. Rudolf Büchler). W dniu 10 grudnia **U 365** (Oblt. z. See Diether Todenhagen) storpedował jeden ze zbiornikowców konwoju, następnego dnia — brytyjski niszczyciel ***Cassandra*** (udało się go doprowadzić do portu), a 13 grudnia sam został zatopiony — wraz załogą — przez dwa samoloty pokładowe *Swordfish* brytyjskiego lotniskowca eskortowego ***Campania***. **U 365** przez kilka dni śledził konwój i meldował o jego pozycji, przez co sam był narażony na dokładne namierzenie przez jednostki przeciwnika. Konwój miał być atakowany przez *U–Booty* należące do grupy „Stier". Brak możliwości nawiązania ponownego kontaktu ze statkami konwoju „RA 62" spowodował, że 18 grudnia B. d. U. przerwał akcję grupy „Stier".

Działający w rejonie Półwyspu Kola **U 995** zatopił nocą 21 grudnia mały radziecki kuter motorowy. Jedyny uratowany członek załogi kutra został zabrany na pokład okrętu i przekazał kilka cennych informacji dotyczących ruchu statków w tym rejonie. Taktyka działania **U 995** polegała na skradzeniu się na dnie (ca 90–110 m) i nasłuchiwaniu urządzeniami hydroakustycznymi przepływających statków. W dniu 26 grudnia **U 995** zatopił radziecki trawler ***Som***, a 29 grudnia w rejonie wejścia na Morze Białe radziecki dozorowiec. Kolejny radziecki dozorowiec został zatopiony 31 grudnia przez **U 957**.

W początkach 1944 roku na obszarze Morza Śródziemnego znajdowało się 12 *U–Bootów*. Bazy okrętów podwodnych w Pola i La Spezia straciły na znaczeniu na korzyść Tulonu. Pierwsze zatopienia uzyskał w początku stycznia **U 453** (Oblt. z. See Dierk Lührs); były to cztery małe żaglowe transportowce.

W dniu 22 stycznia rozpoczęła się kolejna operacja desantowa Aliantów. Było to lądowanie VI *US–Korps* (gen. mjr Lucas) w rejonie Anzio–Nettuno (operacja pod kryptonimem „Shingle"). W rejonie lądowania pierwsze ataki wykonał **U 223** (Oblt. z. See Peter Gerlach). Nie osiągnął on sukcesu podobnie jak **U 230** (Kptlt. Paul Siegmann). Dopiero 15 lutego **U 410** (Oblt. z. See Horst Arno Fenski) zatopił statek ***Fort St. Nicolas*** (7154 BRT, typ ***Liberty***). Następnego dnia **U 230** zatopił okręt desantowy **LST 418**, a 18 lutego **U 410**, po dwóch atakach torpedowych, posłał na dno w rejonie Anzio brytyjski krążownik ***Penelope***. Pod koniec lutego działający pierwsze tygodnie na Morzu Śródziemnym **U 969** (Oblt. z. See Max Dobbert) zatopił dwa statki o łącznym tonażu 14.342 BRT. W dniu 17 marca **U 371** (Kptlt. Waldemar Mehl) zaatakował statki konwoju „GNF 17" i w konsekwencji zatopił transportowce ***William H. Woods*** (7176 BRT) i ***Maiden Creek*** (17.024 BRT) oraz uszkodził jeden transportowiec. W dniu 19 lutego **U 430** zaatakował bez powodzenia niszczyciel, a następnego dnia zatopił okręt desantowy **LST 348**; tego samego dnia **U 230** posłał na dno okręt desantowy **LST 305**. Po powrocie do bazy w Tulonie **U 410** został 11 marca zniszczony podczas ataku amerykańskich samolotów bombowych; ten sam los spotkał **U 380**. Kolejne *U–Booty* przepłynęły przez Cieśninę Gibraltarską i ich stan na Morzu Śródziemnym powiększył się w końcu lutego do 16 jednostek.

W dniu 10 marca zostały zatopione wraz z załogami: na południe od Sardynii **U 343** (Oblt. z. See Wolfgang Rahn) oraz na południe od Ostii **U 450** (Oblt. z. See Kurt Böhme).

W dniu 30 marca, na północ od Palermo, **U 223** zatopił brytyjski niszczyciel ***Laforey*** lecz wkrótce sam podzielił los swej ofiary.

W dniu 6 kwietnia **U 455** (Kptlt. Hans Martin Scheibe) zatonął wraz z całą załogą po wejściu na minę (prawdopodobnie niemiecką) przed bazą w La Spezia. **U 967** (F. Kpt. Albrecht Brandi) w pierwszych dniach maja przeprowadził kilka udanych ataków torpedowych; 5 maja zatopił amerykański niszczyciel ***Fechteler*** a 8 maja uszkodził statek oraz eskortowiec. **U 453** (Oblt. z. See Dierk Lührs) zatopił w pierwszym tygodniu maja statek ***Fort Missanabie*** (7147 BRT). Walczący po stronie Niemiec włoski okręt podwodny ***Galilei*** (K. Kpt. Nardi) posłał na dno w maju zbiornikowiec ***James Stove*** (8215 BRT). W nocy z 2 na 3 maja **U 371** (Oblt. z. See Horst Arno Fenski) znalazł się w pobliżu konwoju „GUS 38" osłanianego między innymi przez niszczyciele eskortowe, których jednostką flagową był ***Menges*** (Lt. Cdr. Mc. Cabe). Jego radar wykrył wynurzonego *U–Boota* w pobliżu konwoju i eskortowiec skierował się w jego stronę. O godzinie 01.18 został trafiony w rufę torpedą *Zaunkönig*. Utracono śruby i ster, a zniszczeniu uległo wiele pomieszczeń rufowych. Do poszukiwań *U–Boota* ruszyły inne eskortowce i po wykryciu go *Asdicem* atakowały bombami głębinowymi. Do wieczora 4 maja bombardowania wykonywało sześć eskortowców–niszczycieli. Jeden z nich, ***Senegalais***, o godzinie 03.15 w dniu 4 maja wykrył wynurzony niemiecki okręt i ostrzelał go z broni pokładowej. **U 371** oddalił się z pełną prędkością i o 03.59 zanurzył. O godzinie 04.04 ***Senegalais*** został trafiony torpedą *Zaunkönig*. Eksplodowały jego własne bomby głębinowe i francuski niszczyciel eskortowy prawie natychmiast zatonął. O godzinie 04.30 jeden z prowadzących akcję poszukiwawczą *U–Boota* eskortowców — ***Sassaie*** — odkrył na wodzie 48 pływających rozbitków, którzy okazali się załogą poszukiwanej niemieckiej łodzi podwodnej. Eksplozje bomb głębinowych spowodowały na **U 371** uszkodzenie silników elektrycznych, akmulatorów i wydzielanie się chloru. Zmusiło to załogę do wynurzenia, a następnie opuszczenia i samozatopienia okrętu.

Także **U 967** zaatakował ten konwój i 5 maja zatopił amerykański niszczyciel eskortowy ***Fechteler*** oraz uszkodził jeden ze statków.

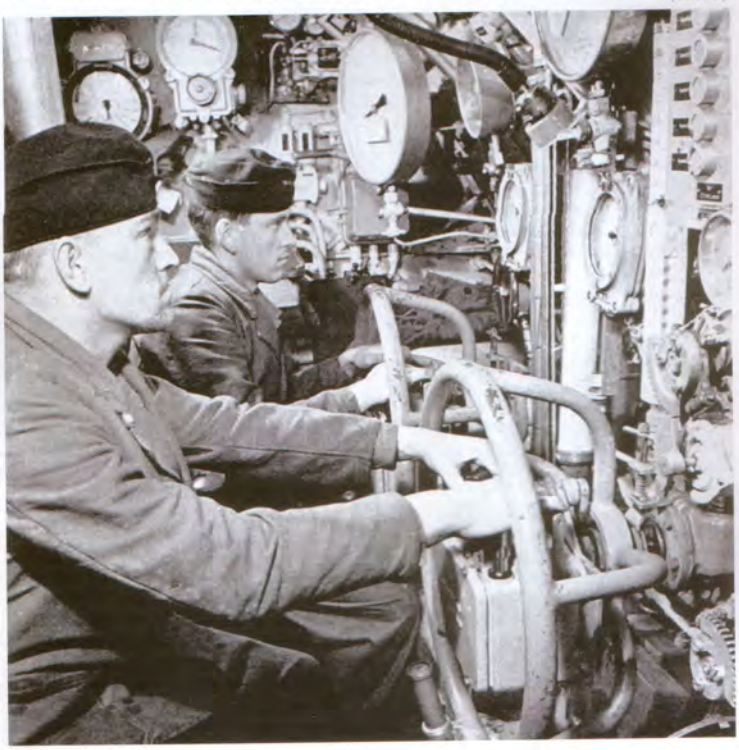
W dniu 14 maja **U 616** (Kptlt. Siegfried Koitschka) zatopił z konwoju „GUS 39" dwa statki o łącznym tonażu 17.754 BRT. Po tym ataku został wykryty i przez 75 godzin ścigany przez osiem jednostek wspartych lotnictwem. Setki zrzuconych bomb głębinowych nie spowodowały znaczących zniszczeń, jedynie kończący się zapas powietrza zmusił *U–Boota* do wynurzenia się (17 maja). Po samozatopieniu okrętu cała załoga dostała się do niewoli.

Wracające z akcji przeciwko **U 616** niszczyciele zostały zaatakowane przez **U 960** (Oblt. z. See Günther Heinrich), który właśnie wpłynął na Morze Śródziemne. **U 960** wystrzelił w stronę amerykańskiego niszczyciela ***Ellyson*** trzy niecelne torpedy. Na pokładzie tego niszczyciela znajdowała się uratowana załoga zatopionego **U 616**. Rozpoczęto kolejną akcję poszukiwawczą zakończoną 19 maja zatopieniem **U 960**.

Marynarka niemiecka straciła w maju jeszcze jeden okręt podwodny. Był to **U 453** (Oblt. z. See Dierk Lührs), zatopiony 21 maja na Morzu Jońskim. Natomiast 27 czerwca w bazie w Tulonie został ciężko uszkodzony podczas ataku lotniczego **U 421** (Oblt. z. See Hans Kolbus); dwa dni później skreślono go ze stanu floty.

W dniu 5 lipca 233 amerykańskie bombowce *Liberator* dokonały nalotu na Tulon niszcząc **U 586** (Oblt. z. See Hans Götze) i **U 642** (Kptlt. Herbert Brünning) oraz lekko uszkadzając **U 952** (Kptlt. Oskar Curio). Kolejny atak bombowy amerykańskich samolotów na Tulon nastąpił 6 sierpnia;

Stanowisko sterów głębokości na okręcie podwodnym typu „IX C". *(via Autor)*



Stanowisko obsługujące Diesla na okręcie podwodnym typu „IX C". *(via Autor)*

Części zamienne do silników elektrycznych w *U–Boocie* typu „IX C". *(via Autor)*

wówczas zniszczone zostały: **U 952**, **U 471** (Kptlt. Friedrich Kloevekorn) — ostatni *U–Boot*, który przepłynął Cieśninę Gibraltarską (31 marca 1944 r.) i przedostał się na Morze Śródziemne oraz **U 969** (Oblt. z. See Max Dobbert), a uszkodzony został **U 967** (Oblt. z. See Heinz Eugen Eberbach).

W trakcie inwazji został (19 sierpnia) w Tulonie wysadzony w powietrze **U 466** (Kptlt. Gerhard Thäter), a **U 230** (Oblt. z. See Heinz Eugen Eberbach) 21 sierpnia samozatopiony na redzie. Załoga **U 230** została schwytana przez Amerykanów przy próbie ucieczki w kutrze rybackim.

U 407 (Oblt. z. See Hans Kolbus) został zatopiony 19 września na południe od Milos bombami głębinowymi trzech niszczycieli (dwa brytyjskie oraz polski ***Garland***). W dniu 24 września podczas ataku lotniczego został poważnie uszkodzony i w wyniku tego samozatopiony (30 września) w okolicach Salamis **U 565** (Kptlt. Fritz Henning). 24 września samozatopiono w pobliżu Salamis uszkodzonego **U 596** (Oblt. z. See Hans Kolbus). 30 września zniszczono jego wrak za pomocą ładunków wybuchowych.

Do samego końca walczyło po stronie niemieckiej kilka włoskich okrętów podwodnych. W sierpniu wykonały one swoje ostatnie rejsy bojowe. Należały do nich ***Ferraris*** (K. Kpt. Piomarta), ***Galvani*** (Kptlt. Spano) oraz ***Guglielmotti*** (K. Kpt. Tucci).

Od 1941 do 1944 roku działały na Morzu Śródziemnym następujące *U–Booty* (za numerem podane ilości zatopionego i uszkodzonego przez nie tonażu handlowego oraz ilość zatopionych jednostek bojowych przeciwnika — w przypadku niszczycieli chodzi o niszczyciele lub eskortowce). Dane te dotyczą statków oraz okrętów wojennych, których zatopienie lub uszkodzenie potwierdzone zostało przez Aliantów; w wielu przypadkach zatopienia lub uszkodzenia dokonane przez *U–Booty* były uznawane za minowe lub spowodowane przez inne jednostki morskie.

— **U 73**, lotniskowiec, 3 statki (15.261 BRT), uszkodzony niszczyciel, 2 statki (15.475 BRT),
— **U 74**,
— **U 75**, 4 statki (4673 BRT),
— **U 77**, niszczyciel, 8 statków (19.654 BRT), uszkodzona korweta, statek (5229 BRT), 5 małych żaglowców transportowych,
— **U 79**, kuter artyleryjski, statek (300 BRT),
— **U 81**, lotniskowiec, 16 statków (23.258 BRT), uszkodzone statki (20.060 BRT), 7 małych żaglowców transportowych,
— **U 83**, 3 statki (6281 BRT) oraz kilka innych nie potwierdzonych,
— **U 95**,
— **U 97**, 6 statków (14.459 BRT),
— **U 133**, niszczyciel
— **U 205**, krążownik, uszkodzony statek,
— **U 223**, niszczyciel, statek (4970 BRT),
— **U 224**,
— **U 230**, 2 okręty desantowe,
— **U 259**,
— **U 301**,
— **U 303**,
— **U 331**, pancernik, 3 statki (9740 BRT), 3 małe żaglowce transportowe,
— **U 343**,
— **U 371**, niszczyciel, trałowiec, ścigacz okrętów podwodnych, 7 statków (40.165 BRT), uszkodzony niszczyciel, 4 statki (28.071 BRT),
— **U 372**, żaglowiec transportowy,
— **U 374**, 2 statki (1002 BRT),
— **U 375**, 3 statki (15.772 BRT), uszkodzony krążownik,
— **U 380**, 2 statki (18.247 BRT), uszkodzony statek (7191 BRT),
— **U 407**, 3 statki (26.803 BRT), uszkodzone 2 krążowniki, 2 statki (13.417 BRT),
— **U 409**,
— **U 410**, krążownik, okręt desantowy, 6 statków (39.621 BRT),
— **U 411**,
— **U 414**, 2 statki (13.113 BRT),
— **U 421**,
— **U 431**, 2 niszczyciele, 6 statków (10.896 BRT), uszkodzony statek (3500 BRT),
— **U 443**, niszczyciel, statek (1592 BRT),
— **U 450**,
— **U 453**, niszczyciel, korweta, 6 statków (23.031 BRT), uszkodzony statek (6894 BRT), 6 małych transportowych żaglowców,
— **U 455**,
— **U 458**, 2 małe transportowe żaglowce (71 BRT),
— **U 466**,
— **U 471**,
— **U 557**, krążownik, statek (4033 BRT),
— **U 559**, okręt desantowy do przewozu czołgów, statek (3059 BRT),
— **U 561**, 3 statki (11.791 BRT), uszkodzony statek (4043 BRT),
— **U 562**, 4 statki (28.224 BRT), uszkodzony statek (3359 BRT),
— **U 565**, krążownik, niszczyciel, kuter artyleryjski, 3 statki (17.162 BRT),
— **U 568**, korweta,
— **U 573**,
— **U 577**,
— **U 586**,
— **U 593**, 2 niszczyciele, trałowiec, 2 okręty desantowe, 6 statków (24.811 BRT),

— **U 595**, statek (5332 BRT),
— **U 596**, 6 statków (24.994 BRT), uszkodzone 2 statki (14.180 BRT)
— **U 602**, niszczyciel,
— **U 605**,
— **U 616**, niszczyciel, uszkodzone 2 statki (17.754 BRT),
— **U 617**, krążownik, niszczyciel, 5 statków (11.610 BRT), uszkodzenia kilku jednostek wojennych oraz handlowych,
— **U 642**, uszkodzony statek,
— **U 652**, 2 niszczyciele, 3 statki (10.775 BRT),
— **U 660**,
— **U 755**, 2 statki (2928 BRT), uszkodzony statek,
— **U 952**, uszkodzony statek,
— **U 960**,
— **U 967**, niszczyciel, uszkodzone 2 statki,
— **U 969**, 2 statki (14.352 BRT), uszkodzony niszczyciel,

Na Morzu Śródziemnym działały 62 *U–Booty*.

Podczas przechodzenia na Morze Śródziemne, zostały zatopione na wodach Cieśniny Gibraltarskiej lub w jej pobliżu następujące *U–Booty*: **U 138**, **U 204**, **U 208**, **U 340**, **U 392**, **U 451**, **U 731**, **U 732**, **U 761**.

W styczniu na Morzu Czarnym *U–Booty* działały w rejonach Batumi i Poti. **U 20** (Oblt. z. See Karl Grafen) storpedował radziecki zbiornikowiec, **U 23** (Kptlt. Rolf Birger Wahlen) zatopił statek i zbiornikowiec. **U 18** (Oblt. z. See Karl Fleige) wystrzelił w stronę portu Batumi — przez otwartą w tym momencie zaporę sieciową — torpedę, która zatopiła stojący przy nabrzeżu statek. W marcu **U 20** położył zaporę minową przed Poti.

W kwietniu tego roku **U 23** zatopił podczas pojedynku artyleryjskiego małą radziecką jednostkę patrolową. **U 18** na południowy wschód od Gelendżik zatopił holownik, a inny uszkodził.

W pierwszych dniach maja **U 9** (Kptlt. Klaus Petersen) zatopił uzbrojony radziecki kuter rybacki, a 11 maja radziecki trałowiec **T 411** ***Zaszczitnik***. W dniu 16 maja uszkodził torpedą statek oraz jednostkę eskorty. **U 24** (Oblt. z. See Martin Landt Hayen) zatopił 12 maja małą jednostkę eskortową, a 22 maja uszkodził kolejną; 27 maja zniszczył (wzniecając na nim pożar) wysadzony na brzeg radziecki dozorowiec. **U 23** zatopił w maju radziecki zbiornikowiec, uzbrojony kuter rybacki oraz jednostkę patrolową. **U 20** zatopił 19 czerca w rejonie Trapezunt radziecki statek ***Pestel*** (1850 BRT, ex ***Wielki Kniaz Aleksiej***), a 24 czerwca ogniem dział pokładowych zniszczył cztery małe kutry motorowe. W pierwszych dniach sierpnia **U 18** zatopił przed portem w Poti statek o wyporności ok. 1500 BRT. W dniu 20 sierpnia podczas radzieckiego ataku lotniczego na port w Konstancy został zniszczony **U 9** a uszkodzone zostały **U 18** i **U 24**. W dniu 24 sierpnia nastąpiła ewakuacja Konstancy i oba uszkodzone *U–Booty* zostały tam zatopione. Pozostałe trzy *U–Booty* działały jeszcze w okolicy Konstancy. **U 23** (Oblt. z. See Rudolf Arendt) swego ostatniego ataku torpedowego dokonał 1 września w rejonie Sewastopola zatapiając zdobyty przez Rosjan rumuński zbiornikowiec ***Oituz*** (2686 BRT) oraz transportowiec ***Regele Ferdinand***. **U 19** (Oblt. z. See Hubert Verpoorten) 2 września zatopił radziecki trałowiec **T 410** ***Wzryw***.

U 19 (11 września), **U 20** (10 września) oraz **U 23** (10 września) po wyczerpania paliwa i z braku możliwości jego uzupełnienia zostały samozatopione w pobliżu tureckiego wybrzeża. Ich załogi internowano. Tak zakończyła się działalność niemieckich *U–Bootów* na Morzu Czarnym.

Z początkiem roku z bazy w Penang wyruszyły do akcji na Oceanie Indyjskim *U–Booty* grupy „Monsun". Były to: **U 168** (Kptlt. Helmuth Pich), **U 183** (Kptlt. Fritz Schneewind), **U 188** (Kptlt. Siegfried Lüdden) i **U 532** (F. Kpt. Otto-Heinrich Junker). Na Oceanie Indyjskim stacją paliw dla tych *U–Bootów* miał być zbiornikowiec ***Charlotte Schliemann***. Brytyjczycy — dzięki ULTRA — wiedzieli o tych planach i wysłali na Ocean Indyjski grupę poszukiwawczą z lotniskowcem eskortowym ***Battler*** (zastanawiającym jest, dlaczego pomimo posiadania przez *xB–Dienst* informacji o tym fakcie nie przekazano go załogom *U–Bootów* na Oceanie Indyjskim).

W ostatnich dniach stycznia ***Charlotte Schliemann*** zaopatrzył w paliwo wykonujące rejsy bojowe na Oceanie Indyjskim **U 178** (Kptlt. Wilhelm Spahr) i **U 510** (Kptlt. Alfred Eick).

W dniu 11 lutego o godzinie 10.30 **U 532** spotkał w umówionym punkcie zbiornikowiec lecz ze względu na złe warunki atmosferyczne jak i obawę nalotu ustalono inny punkt i termin spotkania. O godzinie 16.11 **U 532** oddalający się od zbiornikowca zauważył łódź latającą *Catalina*, która zbliżyła się do ***Charlotte Schillmann*** i po sygnale żądającym uprawnienia przez zbiornikowiec tajnego kodu sygnałowego (oczywiście nieznanego dowódcy zbiornikowca Kpt. Rothe) odleciała. Krótko po północy z 11 na 12 lutego zbiornikowiec został zastakowany przez brytyjski niszczyciel ***Relentless*** i samozatopiony przez załogę. Niszczyciel zabrał na pokład 41 rozbitków, a reszta została uratowana po 27 i 31 dniach pływania w łodziach ratunkowych. **U 532** przez pięć dni daremnie oczekiwał zbiornikowca w umówionym miejscu. W marcu **U 532** otrzymał 30 m³ paliwa od **U 178**. Podobny los spotkał drugi pełniący rolę zaopatrzeniowca zbiornikowiec ***Brake*** (Kpt. Kölschbach). **U 532** oraz **U 168** zmierzające do Niemiec miały pobrać od niego paliwo i załadować dodatkowo po 3000 kg kauczuku oraz 1000 kg cyny. Płynący w tym samym czasie z Bordeaux do Penang **UIT 22** (Oblt. z. See Karl Wunderlich) nadał meldunek o niewystarczającej do dopłynięcia w miejsca tanko-

Ćwiczenia z łodzią przeprowadzane na U 200 typ „IX D2" ze znajdującymi się na pokładzie członkami misji specjalnej *Küstenjägertrupp*.

(via Autor)

Widok z mostka w kierunku dziobu na *U–Boocie* typu „IX B".

(via Autor)

wania ilości paliwa. **U 168** i **U 532** będąc w odległości *15 mil morskich od Brake zauważyły samoloty atakujące* zbiornikowiec. Wkrótce nadpłynął brytyjski niszczyciel ***Roebuck*** i załoga zbiornikowca zatopiła swój statek ewakuując się w szalupach ratunkowych. Brytyjski niszczyciel, obawiając się ataku *U–Bootów*, odpłynął nie podejmując na pokład rozbitków. Załogę zbiornikowca (136 osób) przyjął **U 168**. Podczas tej akcji nastąpił atak lotniczy; alarmowe zanurzenie przeładowanego (190 osób) *U–Boota* cudem nie zakończyło się zatonięciem. Udało się zatrzymać opadanie i opuścić akwen. B. d. U. rozkazało **U 168** powrót do bazy w Penang, a **U 532** do bazy we Francji. Uszkodzony kompresor oraz potrzebny smar **U 532** miał otrzymać na południowym Atlantyku od innego *U–Boota*.

U 178 znajdujący się 11 marca na południe od Przylądka Dobrej Nadziei miał przekazać paliwo **UIT 22**; odnalazł jednak tylko pięć atakujących samolotów, które zatopiły ten okręt. Poszukiwania rozbitków nie przyniosły rezultatu.

Pod koniec marca **U 532** miał przekazać paliwo płynącemu w kierunku bazy we Francji **UIT 24** (Oblt. z. See Heinrich Pahls) załadowanemu surowcami strategicznymi z Azji. Okazało się, że odniósł on poważne uszkodzenia podczas sztormu i zmuszony został do powrotu do bazy w Surabaya (niemiecka baza we wschodniej Azji). Po wykonaniu tej operacji ***U 532** posłużył jeszcze raz jako tankowiec* i przekazał potrzebne paliwo zmierzającemu do Penang z ładunkiem torped **U 1062** (Oblt. z. See Karl Albrecht). **U 510** zmierzający do Penang miał na swoim pokładzie torpedy *Zaunkönig*, ale podczas zatapiania dwóch statków i storpedowaniu innego nie zostały wystrzelone, gdyż zgodnie z rozkazem miały służyć tylko w celach defensywnych. Dowódca **U 510** miał jeszcze jeden rozkaz do wykonania, a mianowicie zatopienie posiadanych torped *Zaunkönig* przed wejściem do bazy w Penang!!!

Pomimo, że Japończycy byli sojusznikami, pewne nowości miały pozostać tajemnicą. Witający załogę japoński admirał zapytał Kptlt. Alfreda Eicka, dowódcę **U 510**, o nowe torpedy. Eick oczywiście zaprzeczył, że takie posiadał na pokładzie. Japończyk stwierdził, że o nowym typie torped dowiedział się z amerykańskiej prasy! Po kilku dniach Eick zameldował B. d. U. drogą radiową o zdarzeniu i wkrótce Japończycy otrzymali informacje o nowych torpedach.

W tym samym czasie **U 178** oraz **U 188** wpłynęły załadowane surowcami strategicznymi do bazy w Bordeaux.

W końcu 1943 oraz w 1944 roku zostały skierowane na wody Oceanu Indyjskiego kolejne *U–Booty* grupy „Monsun"; były to: **U 68** (Oblt. z. See Albert Lauzemis), **U 177** (K. Kpt. Heinz Buchholz), **U 181** (Kpt. z. See Kurt Freiwald, wypłynął 16 marca 1944), **U 196** (K. Kpt. Eitel Friedrich Kentrat, wypłynął 16 marca 1944), **U 198** (Oblt. z. See Burkhard Waldegg von Heusinger), **U 537** (Kptlt. Peter Schrewe), **U 843** (Kptlt. Oskar Herwartz), **U 851** (K. Kpt. Hannes Weingärtner), **U 852** (Kptlt. Heinz Wilhelm Eck), **U 859** (Kptlt. Johann Jebsen), **U 860** (F. Kpt. Paul Büchel), **U 861** (K. Kpt. Jürgen Oesten), **U 862** (K. Kpt. Heinrich Timm), **U 863** (Kptlt. Dietrich van der Esch) oraz **U 871** (Kptlt. Erwin Ganzer). Kilka z nich zostało zatopionych przed osiągnięciem rejonu operacyjnego na Oceanie Indyjskim.

U 177 został zatopiony na południowym Atlantyku, na południowy zachód od Ascension (Wyspa Wniebowstąpienia), bombami amerykańskiego samolotu. **U 851** zaginął w trakcie marszu w rejon operacyjny prawdopodobnie pod koniec marca. **U 68** został zatopiony 10 kwietnia na północnym Atlantyku, na północny wschód od Madery, bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Guadalcanal***. **U 871** został zatopiony 26 września na północnym Atlantyku, na północny zachód od Azorów, bombami brytyjskiego samolotu. **U 863** natomiast został zatopiony na południowym Atlantyku bombami amerykańskich samolotów.

U 181 zatopił 19 czerwca na południe od Malediwów *holenderski statek **Garoet** (7118 BRT); 15 lipca zatopił kolejny statek*, tym razem brytyjski ***Tanda*** (7174 BRT), 19 lipca trzeci — także brytyjski — statek ***King Frederick*** (5106 BRT).

10 sierpnia wpłynął do bazy Penang **U 181**, a 13 sierpnia **U 196**; dotarły tam także **U 861** oraz **U 862**, który to przywiózł Japończykom ładunek rtęci.

U 859 wypłynął w rejs bojowy na wody Oceanu Indyjskiego 4 kwietnia z Kiel. Pierwszy etap zakończył w Kristiansund, gdzie uzupełniono prowiant oraz paliwo. Stamtąd wypłynął w kierunku Oceanu Indyjskiego. W początkowej fazie towarzyszył mu **U 1224**. *U–Boot* ten został sprzedany Japonii i posiadał w swoim rejsie do Japonii załogę japońską oraz niemieckiego oficera nawigacyjnego i operatora urządzeń radarowych. Od 15 lutego przydzielony do japońskiej jednostki — 8. *U–Dywizjonu* — jako **Ra 501**, był jednak w dalszym ciągu w fazie szkolenia w 31.U–Fl. Załogę tego *U–Boota* przywiózł w swoim rejsie opatrzonym niemieckim kryptonimem „Flieder" do Brestu japoński okręt podwodny **I 18** (Kpt. z. See. Uschino).

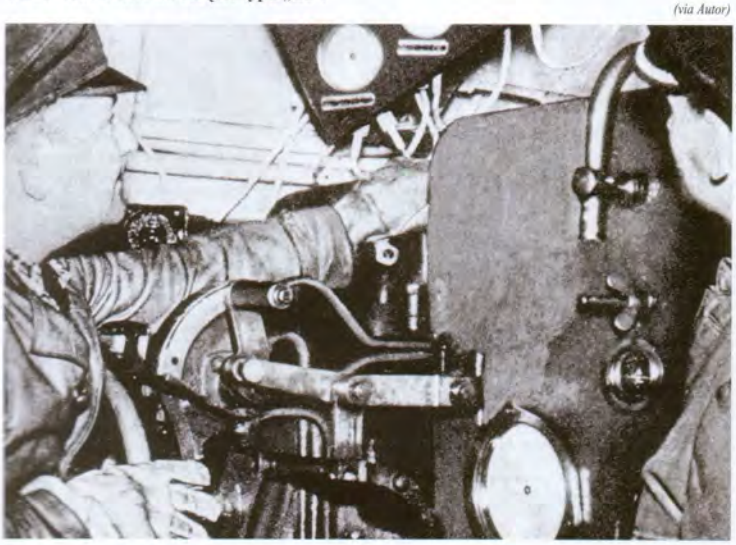
Rejs **I 18** trwał od 27 czerwca do 5 września 1943 roku (inne źródła podają jako datę wejścia do Brestu 31 sierpnia 1943 r.). Eskortę w ostatnich dniach rejsu zapewniły **I 8** niemieckie torpedowce **T 22**, **T 24** oraz **T 25**. Podczas rejsu **I 8** spotkał się 21 sierpnia 1943 roku z **U 161**, który przekazał mu urządzenie radarowe, oficera oraz czterech radarzystów. Rejsy ćwiczebne załoga japońska odbywała na Morzu Bałtyckim w AGRU. W tym czasie dowódcą **U 1224** był Kptlt. Georg Preuss. **I 18** wypłynął w rejs powrotny do Japonii 5 października 1943 roku załadowany silnikami do torped, działkami lotniczymi dla samolotów oraz chronometrami. Pomimo ataków alianckich jednostek nawodnych oraz lotniczych dopłynął pomyślnie 7 grudnia 1943 do Singapuru.

Mniej szczęścia miał **U 1224**, który został wraz z całą załogą zatopiony 13 maja na środkowym Atlantyku, na północny zachód od Przylądka Verde (Wyspy Zielonego Przylądka), bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela eskortowego ***Francis M. Robinson***.

U 859 posiadał *Schnorchel* i udało mu się dostać bez kłopotów w rejon południowego Atlantyku, na który wpłynął 6 czerwca. Do tego momentu zatopił jeden statek (ca 6000 BRT). W dniu 8 lipca znajdował się w rejonie Port Elizabeth na Oceanie Indyjskim, gdzie przeprowadzano oględziny szkód wywołanych szalejącym kilka dni orkanem. Wtedy okręt zaatakowała łódź latająca *Catalina*. **U 859** odparł trzy ataki strzelając z działek przeciwlotniczych i wymanewrował wszystkie zrzucone bomby głębinowe. Po zanurzeniu okazało się, że jeden z artylerzystów został zabity, a II Oficer jest ciężko ranny. Lekarz pokładowy doko-

Stanowisko Diesla na okręcie typu „IX".

(via Autor)



nał trepanacji czaszki i usunął odłamki. Pacjent przeżył ten zabieg. W dniu 15 sierpnia **U 859** zatopił zbiornikowiec (ca 12.000 BRT), który płynął w eskorcie dwóch korwet; w dwa dni później zatopił kolejny samotnie płynący statek (ca 8000 BRT). W dniu 21 września znajdował się w odległości 150 mil morskich od bazy w Penang. *U–Boot* otrzymał rozkaz spotkania się 23 września z **U 861** w celu odbycia wspólnego rejsu w kierunku nadpływających japońskich jednostek eskortowych. Tego dnia **U 859** został zatopiony na wodach Cieśniny Malakka torpedami brytyjskiego okrętu podwodnego ***Trenchant***; tylko dziewięciu członków załogi dostało się do niewoli. W czasie tego rejsu *U–Boot* przepłynął ponad 20.000 mil morskich, a zgodnie z relacją uratowanych członków załogi posiadał jeszcze zapas 17 m³ paliwa do silników wysokoprężnych.

Straty grupy „Monsun" to także **U 852** samozatopiony 3 maja w wyniku uszkodzeń bombami brytyjskich samolotów u brzegów Somalii na Morzu Arabskim, oraz zatopiony 12 sierpnia na północny zachód od Seszeli wraz z całą załogą **U 198**.

Kolejne *U–Booty* grupy „Monsun" zostały skierowane do nowej bazy w Djakarcie — były to **U 573** oraz **U 843**.

W dniu 4 października **U 168** wyruszył z bazy w Djakarcie do Niemiec z ładunkiem surowców strategicznych. Już 6 października został zatopiony na północ od Jawy w pobliżu Samarang torpedą holenderskiego okrętu podwodnego ***Zwaardvisch***.

U 181 (Kpt. z. See Kurt Freiwald) wypłynął z Djakarty w kierunku Niemiec 16 października. W dniu 2 listopada zatopił amerykański zbiornikowiec ***Ford Lee*** (10.198 BRT). Ze względu na awarię wału napędowego, której nie można było usunąć siłami załogi, **U 181** zmuszony został do zawrócenia do Djakarty, gdzie wpłynął 5 stycznia 1945 roku. 24 grudnia w rejonie Wysp Kokosowych **U 181** przekazał część swojego paliwa na **U 843**. **U 537** został zatopiony wraz z całą załogą 9 listopada na Morzu Jawajskim, na wschód od Surabaya, torpedami amerykańskiego okrętu podwodnego ***Flounder***. W dniu 11 listopada wypłynął z Djakarty **U 196** (Oblt. z. See Striegler) i na wodach Cieśniny Sundajskiej utracono z nim kontakt. Zaginął wraz z załogą.

U 537 i **U 862** przeprowadzały akcje w okolicach Australii i Nowej Zelandii. **U 862** zatopił w rejonie Sydney statek typu ***Liberty*** (7180 BRT). W trakcie powrotu do bazy w rejonie Perth 5 grudnia zatopił kolejny statek typu ***Liberty*** (ca 7000 BRT); 15 grudnia wpłynął do Djakarty.

UIT 25 (Oblt. z. See Alfred Meier) służył początkowo do zadań transportowych pomiędzy portem w Kobe a bazą w Penang i zaopatrywał *U–Booty* bojowe wyruszające w stronę Niemiec. W rejsach do Kobe zabierał fracht przywieziony przez *U–Booty* z Niemiec (wśród nich bardzo często lekarstwa pochodzące z Instytutu Chorób Tropikalnych w Hamburgu). Rejsy te trwały z reguły osiem dni.

Losy poszczególnych *U–Bootów*

Zestawienie to dotyczy tylko jednostek oddanych do służby w okresie II Wojny Światowej.

UWAGA:
Objaśnienia skrótów i układu danych zawarte są w części pierwszej opracowania o U–Bootach — Encyklopedii Okrętów Wojennych nr 10.

Okręty podwodne typu „IXA"

U 37

- (14.05.1938), 4.08.1938, 8.05.1945,
  U. Fl. H. (B do grudnia 1939),
  2. U–Fl. (B, styczeń 1940–kwiecień 1941),
  26. U–Fl. (S, maj 1941–marzec 1942),
  22. U–Fl. (S, kwiecień 1942–czerwiec 1944),
  4. U–Fl. (BT, czerwiec 1944–maj 1945),
- Kptlt. Heinrich Schuch (sierpień 1938–wrzesień 1939),
  Kpt. Werner Hartmann (wrzesień 1939–maj 1940),
  Kptlt. Victor Oehrn (maj–październik 1940),
  Kptlt. Nicolai Clausen (listopad 1940–kwiecień 1941),
  Oblt. z. See Ulrich Folkers (kwiecień–listopad 1941),
  Oblt. z. See Gustav Adolf Janssen (listopad 1941–czerwiec 1942),
  Oblt. z. See Albert Lauzemis (lipiec 1942–styczeń 1943),
  Oblt. z. See Hinrich Kelling (z przerwą, styczeń–listopad 1943),
  Oblt. z. See Peter Gerlach (z przerwą, listopad 1943–styczeń 1944),
  Oblt. z. See Karl Heinz Schmidt (czasowo czerwiec 1943–styczeń 1944),
  Oblt. z. See Wolfgang Seiler (luty–listopad 1944),
  Kptlt. Eberhard von Wenden (grudzień 1944–maj 1945),
- AO 54°55'N / 09°47'O, samozatopiony na Morzu Bałtyckim na wodach Zatoki Sonderburg, operacja „Regenbogen".

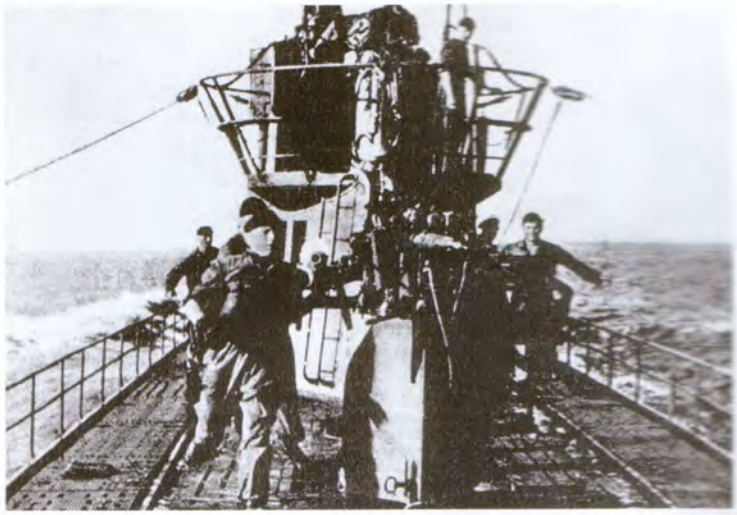
U 37 wyposażono w celu przeprowadzenia testów w kiosk przeznaczony dla typu „XXI", z którym wykonywał rejsy próbne na Bałtyku.

U 38

- (9.08.1938), 24.10.1938, 5.05.1945,
  U. Fl. H. (B do grudnia 1939),
  2. U–Fl. (B, styczeń 1940–listopad 1941),
  24. U–Fl. (BS, grudzień 1941–marzec 1942),
  21. U–Fl. (S, kwiecień 1942–listopad 1943),
  4. U–Fl. (BT, grudzień 1943–luty 1945),
  5. U–Fl. (BT, marzec–maj 1945),
- Kptlt. Heinrich Liebe (październik 1938–lipiec 1941),
  Kpt. (F. Kpt.?) Heinrich Schuch (lipiec 1941–styczeń 1942),
  Oblt. z. See Siegfried Keller (styczeń 1942–styczeń 1943),
  Oblt. z. See Helmut Laubert (styczeń–sierpień 1943),
  Oblt. z. See Goske von Möllendorff (sierpień–grudzień 1943),
  Oblt. z. See Herbert Kühn (styczeń–kwiecień 1944),
  Kpt. Georg Peters (kwiecień 1944–maj 1945),
- AN 53°34'N / 08°32'O, samozatopiony na wodach Morza Północnego w ujściu rzeki Weser, operacja „Regenbogen".

U 39

- (22.09.1938), 10.12.1938, 14.09.1939, U. Fl. H. (B),
- Kptlt. Gerhard Glattes (grudzień 1938–wrzesień 1939),
- AM 58°32'N / 11°49'W, zatopiony na północnym

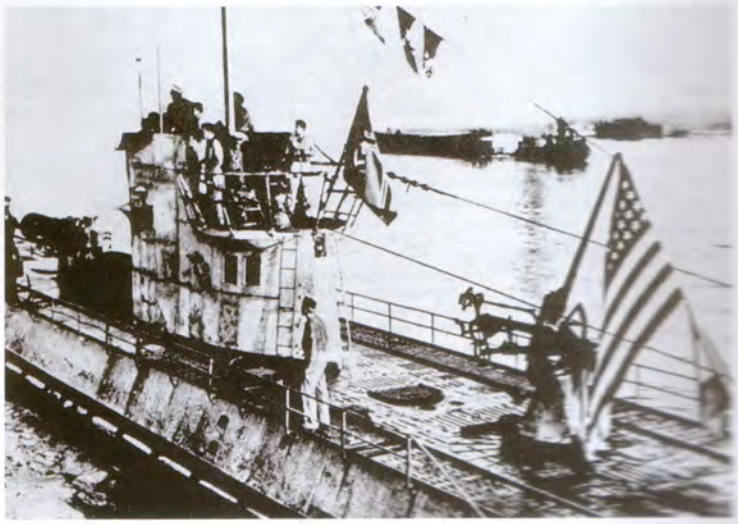


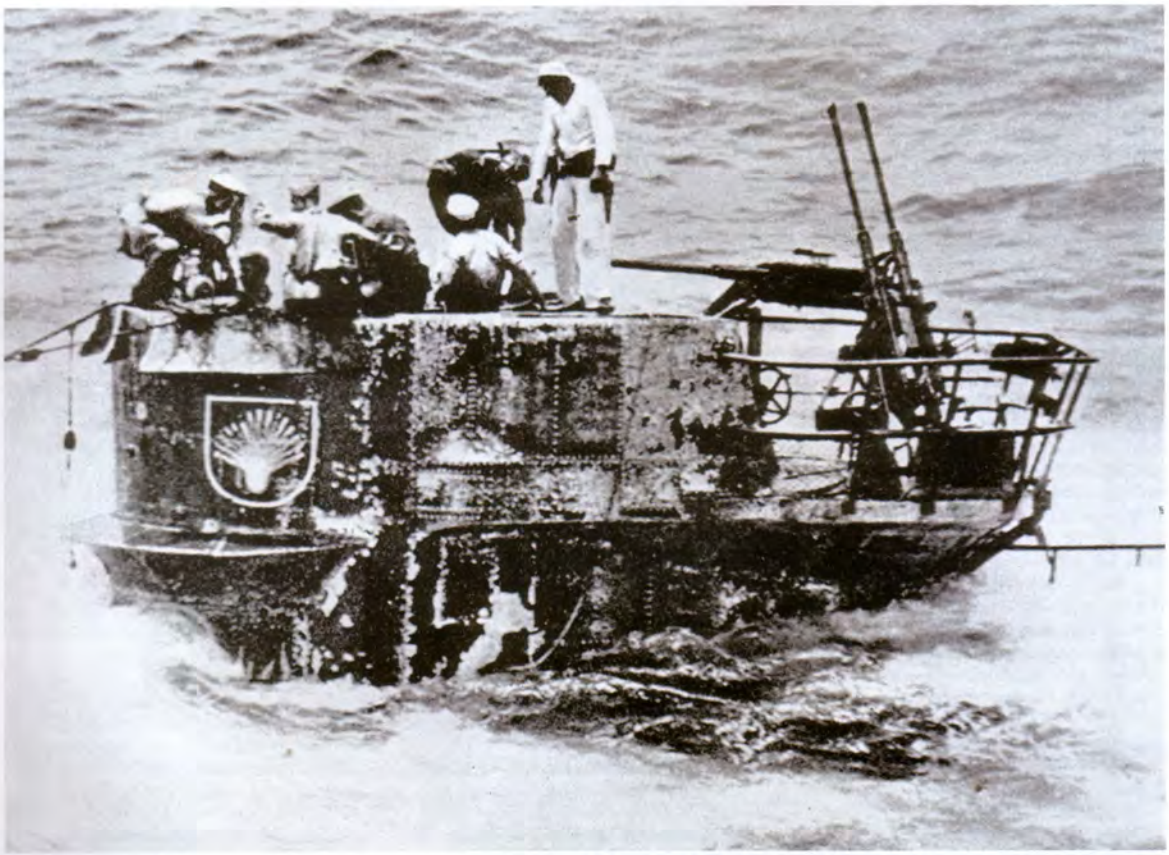
Działo kalibru 3,7 cm na *U–Boocie* typu „IX C".

(wiz. Autor)

Jeden z *U–Bootów* typu „IX C" działający u wybrzeży USA po powrocie do bazy we Francji.

(wiz. Autor)





Zdobyty przez Amerykanów na północnym Atlantyku U 505 (jednostka typu „IX C") podczas holowania. *(via Autor)*

Atlantyku na północny zachód od Irlandii bombami głębinowymi brytyjskich niszczycieli ***Faulknor***, ***Firedrake*** oraz ***Foxhound***, załoga dostała się do niewoli. Zatopiony podczas ataku na brytyjski lotniskowiec ***Ark Royal***.

U 40

- (9.11.1938), 11.02.1939, 13.10.1939, U. Fl. H. (B),
- Kptlt. Werner von Schmidt (luty–wrzesień 1939), *Kptlt. Wolfgang Barten (wrzesień–październik 1939),
- BF ?°N / ?°W, zatonął na wodach Kanału La Manche po wejściu na minę, zginęło 45 członków załogi, uratowano dwie osoby.

U 41

- (20.01.1939), 22.04.1939, 5.02.1940, U. Fl. H. (B do grudnia 1939), 2. U–Fl. (B, styczeń–luty 1940),
- *Kptlt. Gustav Adolf Mugler (kwiecień 1939–luty 1940),
- BF 49°20'N / 10°04'W, okręt podwodny został zatopiony na północnym Atlantyku — na południe od Irlandii — bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela ***Antelope***, zginęła cała załoga okrętu — 49 osób.

U 42

- (16.02.1939), 15.07.1939, 13.10.1939, U. Fl. H. (BS, B),
- Kptlt. Rolf Dau (lipiec–październik 1939),
- BE 49°12'N / 16°00'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Irlandii bombami głębinowymi brytyjskich niszczycieli ***Ilex*** oraz ***Imogen***, zginęło 26 członków załogi.

U 43

- (23.05.1939), 26.08.1939, 30.07.1943, U. Fl. H. (BS, B do grudnia 1939), 2. U–Fl. (B, styczeń 1940–lipiec 1943),
- Kptlt. Wilhelm Ambrosius (sierpień 1939–październik 1940), Kptlt. Wolfgang Lüth (listopad 1940–kwiecień 1942), *Oblt. z. See Hans Joachim Schwantke (kwiecień 1942–lipiec 1943),
- DF 34°57'N / 35°11'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Azorów samonaprowadzającą się akustycznie torpedą typu NO–94 *Fido* samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Santee***, zginęła cała załoga (55 osób). W dniu 31.03.1940 jeden z członków załogi zginął wypadając za burtę.

U 44

- (5.08.1939), 4.11.1939, 20.03.1940, U. Fl. H. (BS, B, listopad–grudzień 1939), 2. U–Fl. (B, styczeń–marzec 1940),
- *Kptlt. Ludwig Mathes (listopad 1939–marzec 1940),
- AF 67°33'N / 12°10'O, zatopiony na Morzu Arktycznym na południowy zachód od Narviku bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela ***Fortune***, zginęła cała załoga (47 osób).

Okręty podwodne typu „IXB"

U 64

- (20.09.1939), 16.12.1939, 13.04.1940, 2. U–Fl. (B)
- Kptlt. Wilhelm Schulz (grudzień 1939–kwiecień 1940),
- AF 68°29'N / 17°30'O, zatopiony na wodach Herjangsfjord w rejonie Narviku bombami samolotu pokładowego brytyjskiego pancernika ***Warspite***, zginęło ośmiu członków załogi. W sierpniu 1957 roku **U 64** został wydobyty.

U 65

- (6.11.1939), 15.02.1940, 28.04.1941, 2. U–Fl. (B),
- K. Kpt. Hans Gerrit Stockhausen (luty 1940–marzec 1941), *Kptlt. Joachim Hoppe (marzec–kwiecień 1941),
- AM 60°04'N / 15°45'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy wschód od Islandii bombami głębinowymi brytyjskiej korwety ***Gladiolus***, zginęła cała załoga (50 osób). Według danych brytyjskich **U 65** został zatopiony w tym samym dniu na północnym Atlantyku na północny zachód od Hebrydów (59°51'N / 15°30'W) przez jednostkę brytyjską ***Douglas*** (?).

U 103

- (12.04.1940), 5.07.1940, 15.04.1945, 2. U–Fl. (BS, lipiec–wrzesień 1940, B, wrzesień 1940–styczeń 1944), skreślony ze stanu floty w styczniu 1944 roku, przydzielony do 2. U. L. D. i 4. U. L. D., ponownie wcielony do służby (P, marzec–kwiecień 1945),
- Kpt. Victor Schütze (lipiec 1940–sierpień 1941), Kptlt. Werner Winter (sierpień 1941–lipiec 1942), Kptlt. Gustav Adolf Janssen (lipiec 1942–styczeń 1944), Oblt. z. See Hans Norbert Schunck (marzec–kwiecień 1945),
- 54°19'N / 10°10'O, zatopiony podczas ataku bombowego amerykańskich samolotów w Kiel, zginął jeden członek załogi. W okresie działalności bojowej **U 103** zatopił i uszkodził statki handlowe o łącznym tonażu około 300.000 BRT.

U 104

- (25.04.1940), 19.08.1940, 21.11.1940, 2. U–Fl. (BS, sierpień–listopad 1940, B, listopad 1940),
- *Kptlt. Harald Jürst (sierpień–listopad 1940),
- AM 56°28'N / 14°13'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Irlandii bombami głębinowymi brytyjskiej korwety ***Rhododendron***, zginęła cała załoga (49 osób).

U 118 (typ „IX B") atakowany przez samoloty pokładowe z lotniskowca eskortowego *Bouge*.

(Archiwum A. Szewczyka)

U 105

- (15.06.1940), 10.09.1940, 2.06.1943, 2. U–Fl. (BS, wrzesień–grudzień 1940, B, grudzień 1940–czerwiec 1943),
- Kptlt. Georg Schewe (wrzesień 1940–styczeń 1942), Kpt. Heinrich Schuch (styczeń–październik 1942), *Kptlt. Jürgen Nissen (październik 1942–czerwiec 1943),
- EK 14°15'N / 17°35'W, zatopiony na środkowym Atlantyku w pobliżu Dakaru bombami francuskich samolotów, zginęła cała załoga (53 osoby). **U 105** zatopił w dniu 31.01.1942 na północnym Atlantyku brytyjski eskortowiec ***Culver*** w trakcie akcji przeciw konwojowi „SL 68".

U 106

- (17.06.1940), 24.09.1940, 2.08.1943, 2. U–Fl. (BS, wrzesień 1940–styczeń 1941, B, styczeń 1941–sierpień 1943),
- Kptlt. Jürgen Oesten (wrzesień 1940–październik 1941), Kptlt. Hermann Rasch (październik 1941–marzec 1943), Oblt. z. See Wolfdietrich Damerow (czerwiec–sierpień 1943),
- BE 46°35'N / 11°55'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Przylądka Ortegal bombami australijskich oraz brytyjskich samolotów, zginęło 22 członków załogi, 19 członków załogi uratował niemiecki torpedowiec **T 25**, a 17 **T 24**. W dniu 23.10.1941 podczas sztormu zostało zmytych z pokładu czterech członków wachty, a w dniu 27.07.1942 podczas ataku lotniczego rany odniósł Kptlt. Hermann Rasch i zginął jeden z oficerów.

U 107

- (2.07.1940), 8.10.1940, 18.08.1944, 2. U–Fl. (BS, październik 1940–styczeń 1941, B, styczeń 1941–sierpień 1944),
- Kpt. Günter Heßler (październik 1940–listopad 1941), Kptlt. Harald Gelhaus (listopad 1941–czerwiec 1943), Kptlt. Volker Simmermacher (lipiec 1943–sierpień 1944), *Ltn. z. See Karl Heinz Fritz (sierpień 1944),
- BF 46°46'N / 03°49'W, zatopiony na wodach Zatoki Biskajskiej (podczas rejsu pomiędzy bazą w Lorient a La Pallice) bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (58 osób).

U 108

- (15.07.1940), 22.10.1940, 24(25?).04.1945, 2. U–Fl. (BS, październik 1940–luty 1941, B, luty 1941–sierpień 1943), 8. U–Fl. (BS, wrzesień 1943–kwiecień 1944), skreślony ze stanu floty 17.07.1944,
- Kpt. Klaus Scholtz (październik 1940–październik 1942), Oblt. z. See Erich Hilsenitz (październik 1942), Oblt. z. See Matthias Brünig (październik 1943–kwiecień 1944)
- samozatopiony w Stettin (Szczecin). W dniu 11.04.1944 zatopiony na skutek ataku lotniczego brytyjskich samolotów w Stettin. Został wydobyty i skreślony ze stanu floty.

U 109

- (14.09.1940), 5.12.1940, 7.05.1943, 2. U–Fl. (BS, grudzień 1940–maj 1941, B, maj 1941–maj 1943),
- Kpt. Hans Georg Fischer (grudzień 1940–czerwiec 1941), Kptlt. Heinrich Bleichrodt (czerwiec 1941–luty 1943), Oblt. z. See Joachim Schramm (luty–maj 1943),
- BE 47°22'N / 22°40'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południe od Irlandii bombami brytyjskich samolotów, zginęło 52 członków załogi.

U 110

- (25.08.1940), 21.11.1940, 11.05.1941, 2. U–Fl., (BS, listopad 1940–marzec 1941, B, marzec–maj 1941),
- *Kptlt. Fritz Julius Lemp (listopad 1940–maj 1941),
- AK 60°22'N / 33°12'W, zatonął na północnym Atlantyku po ataku bombami głębinowymi brytyjskich niszczycieli ***Bulldog***, ***Broadway*** oraz korwety ***Aubretia*** w dniu 9.05.1941, następnie został zdobyty i wzięty na hol przez niszczyciel ***Bulldog***; w dniu 11.05.1941 o godzinie 22.55 na zachód od Przylądka Farewell zatonął, zginęło 15 (14?) członków załogi.

U 111

- (6.09.1940), 19.12.1940, 4.10.1941, 2. U–Fl., (BS, grudzień 1940–maj 1941, B, maj–październik 1941),
- Kptlt. Wilhelm Kleinschmidt (grudzień 1940–październik 1941),
- DH 27°15'N / 20°27'W, zatopiony na środkowym Atlantyku na południowy zachód od Teneryfy bombami głębinowymi oraz ogniem artylerii brytyjskiego trawlera ***Lady Shirley***, zginęło ośmiu członków załogi.

U 122

- (30.12.1939), 30.03.1940, 22.06.1940, 2. U–Fl., (BS, marzec–maj 1940, B, maj–czerwiec 1940),
- *Kptlt. Hans Günther Looff (marzec–czerwiec 1940),
- ?°N / ??, zaginął pomiędzy Morzem Północnym a Zatoką Biskajską w trakcie wymarszu w drugi rejs bojowy, zginęła cała załoga (48 ludzi).

U 123

- (2.03.1940), 30.05.1940, 18 (19?).8.1944, 2. U–Fl., (BS, maj–wrzesień 1940, B, wrzesień 1940–maj 1944, BS, maj–sierpień 1944), skreślony ze stanu floty 17.06.1944 w Lorient,
- Kptlt. Karl Heinz Moehle (maj 1940–maj 1941), Kptlt. Reinhard Hardegen (maj 1941–lipiec 1942), Oblt. z. See Horst von Schroeter (sierpień 1942–czerwiec 1944),
- samozatopiony w Lorient. W 1945 roku francuska zdobycz wojenna (pływał jako ***Blaison***). W dniu 17.11.1940 jeden członek załogi wypadł w trakcie rejsu za burtę (zaginiony). W dniu 27.03.1942 podczas pojedynku artyleryjskiego zginął jeden członek załogi, w dniu 07.11.1943 podczas odpierania ataku lotniczego również zginęła jedna osoba, a dwie zostały ranne. **U 123**, zatopił 18.04.1943 na południowym Atlantyku

Tonący U 185 (typ „IX C/40") zatopiony przez amerykańskie samoloty pokładowe z lotniskowca eskortowego *Core*.

(via Autor)

Inne ujęcie U 118 (typ „IX B") atakowanego przez samoloty pokładowe z lotniskowca eskortowego *Bouge*.

(Archiwum A. Szewczyka)

w okolicy Freetown brytyjski okręt podwodny **P 615**. **U 123** zatopił i uszkodził podczas swej działalności ponad 200.000 BRT tonażu przeciwnika.

U 124

- (9.03.1940), 11.06.1940, 3(2?).04.1943, 2. U–Fl. (BS, czerwiec–sierpień 1940, B, sierpień 1940–kwiecień 1943),
- Kptlt. Wilhelm Schulz (czerwiec 1940–wrzesień 1941), *Kptlt. Johann Mohr (wrzesień 1941–kwiecień 1943),
- CF 41°02'N / 15°39'W, zatopiony na północnym Atlantyku na zachód od Oporto bombami głębinowymi brytyjskiej korwety ***Stonecrop*** i sloopa ***Black Swan***, zginęła cała załoga (53 osoby). **U 124** zatopił w dniu 24.11.1941 na południowym Atlantyku brytyjski krążownik ***Dunedin***.

Okręty podwodne typu "IXC"

U 66

- (10.10.1940), 2.01.1941, 1.05.1944, 2. U–Fl. (BS, styczeń–kwiecien 1941, B, maj 1941–maj 1944),
- Kpt. Richard Zapp (styczeń 1941–czerwiec 1942), Kptlt. Friedrich Markworth (czerwiec 1942–wrzesień 1943), *Oblt. Gerhard Seehausen (wrzesień 1943–maj 1944),
- EH 17°17'N / 32°29'W, zatopiony na płd. Atlantyku na wschód od Przylądka Verden (Wyspy Zielonego Przylądka) bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela eskortowego ***Buckley*** po wcześniejszych uszkodzeniach bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Block Island***, zginęło 24 członków załogi, 36 (?) dostało się do niewoli. W innych źródłach występuje też data zatopienia 6.05.1944 (?). Podczas ataku lotniczego 3.08.1943 zginęło trzech członków załogi, a ośmiu odniosło rany.

U 67

- (30.10.1940), 22.01.1941, 16.07.1943, 2. U–Fl. (BS, styczeń–sierpień 1941, B, wrzesień 1941–lipiec 1943),
- Kptlt. Heinrich Bleichrodt (styczeń–maj 1941), Oblt. z. See Günther Pfeffer (czerwiec 1941), *Kptlt. Günther Müller Stöckheim (lipiec 1941–lipiec 1943),
- DF 30°05'N / 44°17'W, zatopiony na Morzu Sargassowym bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Core***, zginęło 48 członków załogi. W dniu 27.10.1942 zginął w wypadku na pokładzie jeden członek załogi.

U 848 (typ „IX D2") w trakcie ataku przez *Liberatora* w okolicach wysp Ascension.

(Archiwum A. Szewczyka)

U 68

- (22.11.1940), 11.02.1941, 10.04.1944, 2. U–Fl. (BS, luty–maj 1941, B, czerwiec 1941–kwiecień 1944),
- Kpt. Karl Friedrich Merten (luty 1941–styczeń 1943), *Oblt. z. See Albert Lauzemis (z przerwą, styczeń 1943–kwiecień 1944), Oblt. z. See Gerhard Seehausen (lipiec 1943),
- DH 33°24'N / 18°59'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Madery bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Guadalcanal***, zginęło 56 członków załogi, jedna osoba została uratowana. W dniu 14.06.1943 podczas ataku lotniczego zginął jeden członek załogi, a trzech zostało rannych.

U 125

- (10.12.1940), 3.03.1941, 6.05.1943, 2. U–Fl., (BS, marzec–lipiec 1941, B, lipiec 1941–maj 1943),
- Kptlt. Günther Kuhnke (marzec 1941–styczeń 1942), *Kptlt. Ulrich Folkers (styczeń 1942–maj 1943),
- AJ 52°13'N / 44°50'W, zatopiony na północnym Atlantyku na wschód od Nowej Funlandii taranowaniem oraz ogniem artylerii brytyjskiej korwety ***Snowflake*** oraz niszczyciela ***Oribi***, zginęła cała załoga (54 osoby). Inne źródła podają, że zatopienia dokonał brytyjski niszczyciel ***Vidette*** (?).

U 126

- (31.12.1940), 22.03.1941, 3.07.1943, 2. U–Fl. (BS, marzec–lipiec 1941, B, lipiec 1941–lipiec 1943),
- Kptlt. Ernst Bauer (marzec 1941–marzec 1943), *Oblt. z. See Siegfried Kietz (marzec–lipiec 1943),
- BF 46°02'N / 11°23'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Przylądka Ortegal bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (55 osób).

U 127

- (4.02.1941), 24.04.1941, 15.12.1941, 2. U–Fl. (BS, kwiecień–październik 1941, B, listopad–grudzień 1941),
- *Kptlt. Bruno Hansmann (kwiecień–grudzień 1941),
- CG 36°28'N / 09°12'W zatopiony na północnym Atlantyku na zachód od Gibraltaru bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela ***Nestor***, zginęła cała załoga (51 osób).

U 128

- (20.02.1941), 12.05.1941, 17.05.1943, 2. U–Fl., (BS, maj–grudzień 1941, B, grudzień 1941–maj 1943),
- Kptlt. Ulrich Heyse (maj 1941–luty 1943), Kptlt. Hermann Steinert (luty–maj 1943),
- EH 10°??'S / 35°35'W, zatopiony na środkowym Atlantyku na południe od Pernambuco ogniem artylerii amerykańskich niszczycieli ***Jouett*** oraz ***Moffet***, zginęło siedmiu członków załogi. W dniu 16.05.1943 **U 128** został uszkodzony bombami dwóch amerykańskich samolotów.

U 129

- (28.02.1941), 21.05.1941, 18.08.1944, 4. U–Fl. (BS, maj–czerwiec 1941), 2. U–Fl. (B, czerwiec 1941–lipiec 1944),
- Kptlt. Nicolai Clausen (maj 1941–maj 1942), Kpt. Hans Witt (maj 1942–maj 1943),

Oblt. z. See Richard von Harpe (lipiec 1943–lipiec 1944),
- skreślony ze stanu floty 04.07.1944 w Lorient, samozatopiony w Lorient. Złomowany w 1946 roku. W dniu 21.05.1943 podczas rejsu jeden członek załogi wypadł za burtę (zaginiony).

U 130
- (14.03.1941), 11.06.1941, 12.03.1943,
  4. U–Fl. (BS, czerwiec–sierpień 1941),
  2. U–Fl. (BS, sierpień–grudzień 1941,
  B, grudzień 1941–marzec 1943),
- Kpt. Ernst Kals (czerwiec 1941–styczeń 1943),
  *Oblt. z. See Siegfried Keller (luty–marzec 1943),
- CD 37°10'N / 40°21'W, zatopiony na północnym Atlantyku na zachód od Azorów bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela ***Champlin***, zginęła cała załoga (53 osoby).

U 131
- (1.04.1941), 1.07.1941, 17.12.1941,
  4. U–Fl. (BS, czerwiec–listopad 1941),
  2. U–Fl. (B, listopad–grudzień 1941),
- Kpt. Arend Baumann (lipiec 1941–grudzień 1942),
- DH 34°12'N / 13°35'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny wschód od Madery bombami głębinowymi oraz ogniem artylerii brytyjskiej korwety ***Pentstemon***, niszczycieli eskortowych ***Exmoor***, ***Blankney***, niszczyciela ***Stanley***, sloopa ***Stork*** oraz bomb samolotu pokładowego brytyjskiego lotniskowca eskortowego ***Audacity***, załoga w komplecie dostała się do niewoli.

U 153
- (5.04.1941), 19.07.1941, 13.07.1942,
  4. U–Fl. (BS, lipiec 1941–maj 1942),
  2. U–Fl. (B, maj–lipiec 1942),
- Kpt. Wilfried Reichmann (lipiec 1941–lipiec 1942),
- EL 09°46'N / 81°29'W, zatopiony na Morzu Karaibskim w pobliżu Colon (Panama) bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela ***Lansdowne***, zginęła cała załoga (52 osoby).

U 154
- (21.04.1941), 2.08.1941, 3.07.1944,
  4. U–Fl. (BS, sierpień 1941–luty 1942),
  2. U–Fl. (B, luty 1942–lipiec 1944),
- Kpt. (F. Kpt.?) Walther Kölle (sierpień 1941–wrzesień 1942),
  Kpt. Heinrich Schuch (październik 1942–luty 1943),
  Oblt. z. See Oskar Kusch (luty 1943–styczeń 1944),
  *Oblt. z. See Gerth Gemeiner (styczeń–lipiec 1944),
- DH 34°??'N / 19°30'W, okręt został zatopiony na północnym Atlantyku na zachód od Madery bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Inch*** oraz ***Frost*** — poszedł na dno wraz z całą załogą (57 osób). W dniu 13.07.1942 podczas zanurzenia alarmowego zaginął jeden członek załogi. Dnia 1.05.1944 na mocy wyroku sądu wojennego rozstrzelany został Oblt. z. See Oskar Kusch.

U 155
- (12.05.1941), 23.08.1941, 30.06.1945,
  4. U–Fl. (BS, sierpień 1941–styczeń 1942),
  10. U–Fl. (B, luty 1942–sierpień 1944),
  33. U–Fl. (B, sierpień 1944–maj 1945),
- Kpt. Adolf Piening (sierpień 1941–luty 1944),
  Oblt. z. See Johannes Rudolph (marzec–sierpień 1944),
  Ltn. z. See Ludwig von Friedeburg
  (sierpień–październik 1944),
  Oblt. z. See Johannes Rudolph (październik–grudzień 1944),
  Kptlt. Erwin Witte (grudzień 1944–marzec 1945),
  Oblt. z. See Friedrich Altmeier (marzec–maj 1945),
- kapitulacja w Wilhelmshaven, następnie przepłynął do Loch Ryan. Zatopiony w operacji „Deadlight". W dniu 10.03.1942 wypadł za burtę jeden z oficerów, natomiast 19.08.1942 po ataku lotniczym zaginął jeden członek załogi, podobnie 23.01.1943 zginął jeden członek załogi. W dniu 14.06.1943 podczas odpierania ataku lotniczego zostało rannych pięciu członków załogi. 23.06.1944 podczas ataku samolotów zginęło dwóch członków załogi, a siedmiu zostało rannych. **U 155** zatopił 15.11.1942 na środkowym Atlantyku brytyjski lotniskowiec eskortowy ***Avenger***.

U 156
- (21.05.1941), 4.09.1941, 8.03.1943,
  4. U–Fl. (BS, wrzesień–grudzień 1941),
  2. U–Fl. (B, grudzień 1941–marzec 1943),
- Kpt. Werner Hartenstein (wrzesień 1941–marzec 1943),
- EE 12°38'N / 54°39'W, zatopiony o godzinie 13.15 na środkowym Atlantyku na wschód od wyspy Barbados bombami amerykańskich samolotów, zginęło 248 załóg (52 osoby). W dniu 16.02.1942 podczas wypadu z działem pokładowym zginął jeden członek załogi, a inny odniósł obrażenia. 13.03.1942 zginął jeden członek załogi. **U 156** mamy jest z akcji ratunkowej po zatopieniu brytyjskiego transportowca wojskowego ***Laconia*** (patrz rozdział o zatapianiu łodzi typu *U–Bootów*).

U 157
- (05.06.1941), 15.09.1941, 13.06.1942,
  4. U–Fl. (BS, wrzesień 1941–maj 1942),
  2. U–Fl. (B, czerwiec 1942),
- Kpt. Wolf Henke (wrzesień 1941–czerwiec 1942),
- DM 24°13'N / 82°03'W, zatopiony o godzinie 16.00 na wodach Zatoki Meksykańskiej na północny wschód od Hawany bombami głębinowymi amerykańskiego kutra straży przybrzeżnej ***Thetis***, zginęła cała załoga (52 osoby).

U 158
- (21.06.1941), 25.09.1941, 30.06.1942,
  4. U–Fl. (BS, wrzesień 1941–luty 1942),
  10. U–Fl. (B, luty–czerwiec 1942),
- *Kptlt. Erwin Rostin (wrzesień 1941–czerwiec 1942),
- DC 32°50'N / 67°28'W, zatopiony na Morzu Sargassowym na zachód od Bermudów bombami amerykańskiego samolotu, zginęła cała załoga (54 osoby).

U 159
- (1.07.1941), 4.10.1941, 15.07.1943,
  4. U–Fl. (BS, październik 1941–kwiecień 1942),
  10. U–Fl. (B, kwiecień 1942–lipiec 1943),
- Kptlt. Helmut Witte (październik 1941–czerwiec 1943),
  *Oblt. z. See Heinz Beckmann (czerwiec–lipiec 1943),
- EC 15°58'N / 73°44'W, zatopiony na Morzu Karaibskim na południe od Haiti bombami amerykańskich samolotów, zginęła cała załoga (53 osoby).

U 160
- (12.07.1941), 16.10.1941, 14.07.1943,
  4. U–Fl. (BS, październik 1941–luty 1942),
  10. U–Fl. (B, luty 1942–lipiec 1943),
- Kptlt. Georg Lassen (październik 1941–czerwiec 1943),
  *Oblt. z. See Gerd von Pommer Esche (czerwiec–lipiec 1943),

Płynący po wzburzonym Atlantyku niemiecki okręt podwodny.

(Archiwum Dokumentacji Mechanicznej)

- DB 23°54'N / 27°13'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południe od Azorów bombami amerykańskich samolotów pokładowych lotniskowca eskortowego *Santee*, zginęła cała załoga (52 lub 54? osoby).

14.12.1941 w Danzig (Gdańsk) w pożarze na **U 160** zginęło siedmiu członków załogi, a jeden został ranny.

U 161

- (1.05.1941), 8.07.1941, 27.09.1943,
  4. U–Fl. (BS, lipiec–grudzień 1941),
  2. U–Fl. (B, grudzień 1941–wrzesień 1943),
- Kptlt. Hans Ludwig Witt (lipiec–grudzień 1941),
  *Kptlt. Albrecht Achilles (styczeń 1942–wrzesień 1943),
- FJ 12°30'S / 35°35'W, zatopiony na południowym Atlantyku w pobliżu Bahia bombami amerykańskiego samolotu, zginęła cała załoga (53 osoby).

U 162

- (1.03.1941), 9.09.1941, 3.09.1942,
  4. U–Fl. (BS, wrzesień 1941–luty 1942),
  2. U–Fl. (B, luty–wrzesień 1942),
- Kpt. Jürgen Wattenberg (wrzesień 1941–wrzesień 1942),
- EE 12°21'N / 59°29'W, zatopiony na środkowym Atlantyku w pobliżu Trinidadu bombami głębinowymi brytyjskich niszczycieli ***Pathfinder***, ***Quentin*** oraz ***Vimy***, zginęło trzech (dwóch?) członków załogi, 42 członków załogi zostało wziętych do niewoli. F. Kpt. Jürgen Wattenberg należał do załogi pancernika kieszonkowego ***Admiral Graf Spee*** i po samozatopieniu pancernika został internowany. Udało mu się uciec w grudniu 1939 i w maju 1940 roku powrócił do Niemiec.

U 163

- (1.05.1941), 21.10.1941, ??.03.1943,
  4. U–Fl. (BS, październik 1941–lipiec 1942),
  10. U–Fl. (B, 1942–marzec 1943),
- Kpt. Kurt Eduard Engelmann (październik 1941–marzec 1943),
- BF ?°N / ?°W, zaginął na wodach Zatoki Biskajskiej, zginęła cała załoga (57 osób). Istnieją wersje o zatopieniu przez kanadyjską korwetę ***Prescott*** na wodach Zatoki Biskajskiej w dniu 23.03.1943 oraz o zatopieniu torpedami przez amerykański okręt podwodny ***Herring*** w dniu 21.03.1943 (?).

U 164

- (1.05.1941), 28.11.1941, 6.01.1943,
  4. U–Fl. (BS, listopad 1941–lipiec 1942),
  10. U–Fl. (B, lipiec 1942–styczeń 1943),
- Kpt. Otto Fechner (listopad 1941–styczeń 1943),
- FB 01°58'S / 39°22'W, zatopiony na środkowym Atlantyku na północny zachód od Pernambuco bombami amerykańskich samolotów, zginęła cała załoga (54 osoby); inne źródła podają 52 zabitych i dwóch uratowanych (?).

U 165

- (15.08.1941), 3.02.1942, 27(?).09.1942,
  4. U–Fl. (BS, luty–sierpień 1942),
  10. U–Fl. (B, sierpień–wrzesień 1942),
- Kpt. Eberhard Hoffmann (luty–sierpień 1942),
- BF 47°50'N / 03°22'W (?), zatonął na wodach Zatoki Biskajskiej w niewyjaśnionych okolicznościach (niektóre źródła podają jako przyczynę zatonięcia wejście na minę), zginęła cała załoga (51 lub 50? osób).

U 166

- (1.11.1941), 23.03.1942, 1.08.1942,
  4. U–Fl. (BS, marzec–maj 1942),
  10. U–Fl. (B, maj–sierpień 1942),
- *Oblt. z. See Hans Günter Kuhlmann (marzec–sierpień 1942),
- DB 28°37'N / 89°45'W, zatopiony na wodach Zatoki Meksykańskiej w rejonie Nowego Orleanu bombami amerykańskich samolotów, zginęła cała załoga (52 osoby).

U 171

- (22.07.1941), 25.10.1941, 9.10.1942,
  4. U–Fl. (BS, październik 1941–czerwiec 1942),
  10. U–Fl. (B, czerwiec–październik 1942),
- Kptlt. Günther Pfeffer (październik 1941–październik 1942),
- BF 47°30'N / 03°30'W, zatonął o godzinie 13.00 na wodach Zatoki Biskajskiej w pobliżu Lorient po wejściu na minę magnetyczna, zginęło 22 członków załogi, uratowano 31 członków załogi (16 udało się wypłynąć z zatopionego na głębokości 40 m **U 171**, w tym czterem bez aparatów ratunkowych do oddychania). **U 171** był przygotowany przed swoim ostatnim rejsem do zadań w rejonie Arktycznym, jednak podczas trwania rejsu został skierowany w strefę Morza Karaibskiego i Zatoki Meksykańskiej. Po 18-tygodniowym rejsie na około sześć godzin przed planowanym wpłynięciem do Lorient wszedł na minę.

U 172

- (5.08.1941), 5.11.1941, 13(12?).12.1943,
  4. U–Fl. (BS, listopad 1941–kwiecień 1942),
  10. U–Fl. (B, kwiecień 1942–grudzień 1943),
- Kptlt. Carl Emmermann (listopad 1941–październik 1943),
  Oblt. z. See Hermann Hoffmann (listopad–grudzień 1943),
- DT 26°29'N / 24°58'W, zatopiony na środkowym Atlantyku na zachód od wysp Kanaryjskich bombami sześciu samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Bogue*** i bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli ***Clemson***, ***George E. Badger***, ***Dupont*** i niszczyciela eskortowego ***George W. Ingram***; zginęło 13 (14?) członków załogi, 36 członków załogi dostało się do niewoli.

U 173

- (11.08.1941), 15.11.1941, 16.11.1942,
  4. U–Fl. (BS, listopad 1941–czerwiec 1942),
  2. U–Fl. (B, czerwiec–listopad 1942),
- Kpt. Heinz Ehler Beucke (listopad 1941–wrzesień 1942),
  *Oblt. z. See Hans Adolf Schwiechel (wrzesień–listopad 1942),

Niemiecki okręt podwodny na niespokojnych wodach północnego Atlantyku.

(Archiwum Dokumentacji Mechanicznej)

- DJ 33°40'N / 07°35'W, zatopiony na północnym Atlantyku w pobliżu Casablanca bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli ***Swanson***, ***Quick*** oraz ***Woolsey***, zginęła cała załoga (57 osób).

U 174

- (21.08.1941), 26.11.1941, 27.04.1943, 4. U–Fl. (BS, listopad 1941–lipiec 1942), 10. U–Fl. (B, lipiec 1942–kwiecień 1943),
- Kpt. Ulrich Thilo (listopad 1941–marzec 1943), *Oblt. z. See Wolfgang Grandefeld (marzec–kwiecień 1943),
- BB 43°35'N / 56°18'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południe od Nowej Funlandii bombami głębinowymi amerykańskiego samolotu typu ***Ventura***, zginęło 53 członków załogi, trzech członków załogi dostało się do niewoli.

U 175

- (2.09.1941), 15.12.1941, 17.04.1943, 4. U–Fl. (BS, grudzień 1941–sierpień 1942), 10. U–Fl. (B, sierpień 1942–kwiecień 1943),
- *Kptlt. Heinrich Bruns (grudzień 1941–marzec 1943),
- BE 47°53'N / 22°04'W, zatopiony o godzinie 15.00 na północnym Atlantyku na południowy zachód od Irlandii bombami głębinowymi oraz ogniem artylerii amerykańskiego kutra straży przybrzeżnej ***Spencer***, zginęło 13 (12?) członków załogi, 41 członków załogi dostało się do niewoli.

U 176

- (12.09.1941), 15(05?).12.1941, 15.05.1943, 4. U–Fl. (BS, grudzień 1941–lipiec 1942), 10. U–Fl. (B, lipiec 1942–maj 1943),
- Kpt. Reiner Dierksen (grudzień 1941–maj 1943),
- DM 23°21'N / 80°18'W, zatopiony na wodach Cieśniny Florydzkiej na północny wschód od Hawany bombami amerykańskiego samolotu oraz bombami głębinowymi kubańskiego patrolowca **SC 13**, zginęła cała załoga (53 osoby).

U 501

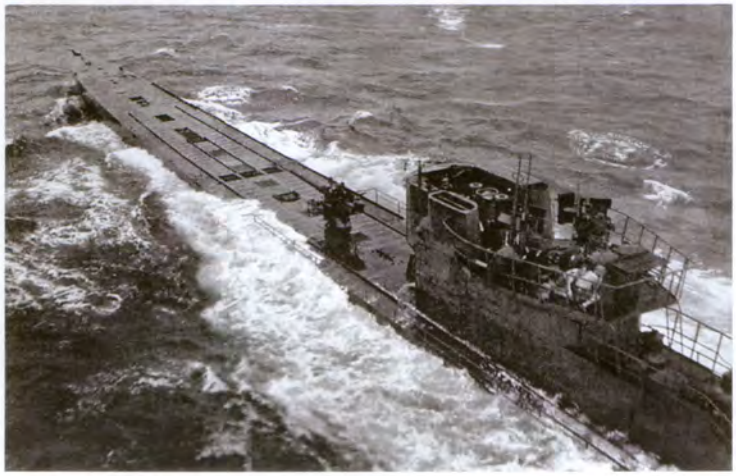
- (25.01.1941), 30.04.1941, 10.09.1941, 2. U–Fl. (BS, kwiecień–sierpień 1941, B, wrzesień 1941),
- Kpt. Hugo Förster (kwiecień–wrzesień 1941),
- AD 62°50'N / 27°50'W, zatopiony o godzinie 23.30 na wodach Cieśniny Duńskiej na południe od Angmagsalik bombami głębinowymi kanadyjskich korwet ***Chambly*** oraz ***Moosejaw***, zginęło 11 członków załogi. **U 501** został po wynurzeniu samozatopiony przez I Oficera na skutek uszkodzeń od bomb głębinowych. W momencie wynurzenia **U 501** zderzył się z korwetą ***Moosejaw*** i dowódca, K. Kpt. Förster, przeskoczył na jej pokład (?!), co potraktowane zostało w obozie jenieckim nr 1 w Grizedale Hall, gdzie go umieszczono wśród przebywających tam oficerów *U–Bootwaffe*, jako opuszczenie posterunku przez dowódcę. Sąd oficerski (nielegalny) pod przewodnictwem Otto Kretschmera uznał go winnym. Został on przez Brytyjczyków przeniesiony do innego obozu jenieckiego. W późniejszym czasie miał zostać wymieniony na jeńców brytyjskich i dowiedziawszy się o tym popełnił samobójstwo.

U 502

- (18.02.1941), 31.05.1941, 5.07.1942, 2. U–Fl. (BS, maj–wrzesień 1941, B, wrzesień 1941–lipiec 1942),
- *Kptlt. Jürgen von Rosenstiel (maj 1941–lipiec 1942),
- BF 46°10'N / 06°40'W, zatopiony na wodach Zatoki Biskajskiej na zachód od La Rochelle bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (52 osoby).

U 503

- (5.04.1941), 10.07.1941, 15.03.1942, 2. U–Fl. (BS, lipiec 1941–luty 1942, B, luty 1942–marzec 1943),
- *Kptlt. Otto Gericke (lipiec 1941–marzec 1942),
- BC 45°50'N / 48°50'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy wschód od Nowej Funlandii bombami amerykańskich samolotów, zginęła cała załoga (51 osób).



Widok części śródokręcia U 848 (typu „IX D2"), który został zatopiony 5 listopada 1943 roku u ujścia rzeki Kongo przez amerykańskie samoloty.

(Archiwum A. Szewczyka)

U 504

- (24.04.1941), 30.07.1941, 30.07.1943, 4. U–Fl. (BS, lipiec–grudzień 1941), 2. U–Fl. (B, styczeń 1942–lipiec 1943),
- Kpt. Fritz Poske (lipiec 1941–styczeń 1943), *Kptlt. Wilhelm Luis (styczeń–lipiec 1943),
- BF 45°33'N / 10°56'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Przylądka Ortegal bombami głębinowymi brytyjskich sloopów ***Kite***, ***Wild Goose***, ***Woodpecker*** oraz ***Wren***, zginęła cała załoga (53 osoby).

U 505

- (24.05.1941), 26.08.1941, 4.06.1944, 4. U–Fl. (BS, sierpień 1941–styczeń 1942), 2. U–Fl. (B, styczeń 1942–czerwiec 1944),
- Kpt. Axel Olaf Loewe (sierpień 1941–wrzesień 1942), Kptlt. Peter Zschech (wrzesień 1942–październik 1943), Oblt. z. See Paul Meyer (październik–listopad 1943), Oblt. z. See Harald Lange (listopad 1943–czerwiec 1944),
- DU 21°30'N / 19°20'W, zdobyty o godzinie 11.20 na północnym Atlantyku na północny zachód od Dakaru po atakach bombami głębinowymi oraz ogniem artylerii amerykańskiego niszczyciela eskortowego ***Pillsbury*** i dwóch samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Guadalcanal***; zginął jeden członek załogi. **U 505** udało się doholować do Bermudów do Port Royal Bay, następnie do USA, gdzie przeprowadzano z nim testy. Pływał we flocie USA jako ***Nemo***. Od 1954 roku eksponowany jako statek muzealny w Chicago. W dniu 24.10.1943 Kptlt. Peter Zschech popełnił samobójstwo w trakcie trwania ataku bombami głębinowymi.

U 506

- (20.06.1941), 15.09.1941, 12.07.1943, 4. U–Fl. (BS, wrzesień 1941–styczeń 1942), 10. U–Fl. (B, luty 1942–lipiec 1943),

Okręt podwodny U 44 (jednostka typu „IX A") sfotografowany w bazie Wilhelmshaven w lutym 1940 roku.

(Archiwum Fieguth)

U 870 (typu „IXC/40") pod dowództwem K. Kpt. Ernsta Hechlera powracający z kolejnego rejsu bojowego. Na wysuniętym peryskopie zawieszone symbole i tonaże zatopionych statków.

(via Autor)

U 106 (typu „IX B") powracający z kolejnego rejsu bojowego. Na wysuniętym peryskopie zawieszono symbole zwycięstw *U–Boota*. Zwraca uwagę herb tego okrętu namalowany na kiosku.

(via Autor)

- *Kptlt. Erich Würdemann (wrzesień 1941–lipiec 1943),
- CF 42°30'N / 16°30'W, zatopiony o godzinie 15.50 na północnym Atlantyku na zachód od Vigo bombami amerykańskich samolotów sił lądowych, zginęło 48 (50?) członków załogi, trzech (pięciu?, sześciu?) członków załogi dostało się do niewoli.

U 507

- (15.07.1941), 8.10.1941, 13.01.1943, 4. U–Fl. (BS, październik 1941–luty 1942), 2. U–Fl. (B, marzec 1942–styczeń 1943),
- Kpt. Harro Schacht (październik 1941–styczeń 1943),
- FB 01°38'S / 39°52'W, zatopiony na środkowym Atlantyku na północny zachód od Natal bombami amerykańskiego samolotu, zginęła cała załoga — 54 (55?) osób.

U 508

- (30.07.1941), 20.10.1941, 12.11.1943, 4. U–Fl. (BS, październik 1941–czerwiec 1942), 10. U–Fl. (B, lipiec 1942–listopad 1943),
- *Kptlt. Georg Staats (październik 1941–listopad 1943),
- BF 46°00'N / 07°30'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północ od Przylądka Ortegal bombami amerykańskich samolotów, zginęła cała załoga — 57 (60?) osób.

U 509

- (19.08.1941), 4.11.1941, 15.07.1943, 4. U–Fl. (BS, listopad 1941–czerwiec 1942), 10. U–Fl. (B, lipiec 1942–lipiec 1943),
- Kpt. Karl Heinz Wolff (listopad 1941–październik 1942), *Kptlt. Werner Witte (październik 1942–lipiec 1943),
- DG 34°02'N / 26°01'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Madery samonaprowadzającą się akustycznie torpedą typu NO–94 *Fido* oraz bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Santee***, zginęła cała załoga (54 osoby). **U 509** nazywany był przez załogę „U–Seewolf" (wilk morski).

U 510

- (4.09.1941), 25.11.1941, 8. (10?).05.1945, 4. U–Fl. (BS, listopad 1941–lipiec 1942), 10. U–Fl. (B, sierpień 1942–wrzesień 1944), 33. U–Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kpt. Karl Nietzel (listopad 1941–maj 1943), Kptlt. Alfred Eick (maj 1943–maj 1945),
- skreślony ze stanu floty (10.05.1945?) w St. Nazaire, francuska zdobycz wojenna. Pływał w marynarce francuskiej jako ***Bouan*** do 1959 roku.

U 511

- (22.09.1941), 8.12.1941, 16.09.1943, 4. U–Fl. (BS, grudzień 1941–lipiec 1942), 10. U–Fl. (B, sierpień 1942–wrzesień 1943),
- Kptlt. Friedrich Steinhoff (grudzień 1941–grudzień 1942), Kptlt. Friedrich Schneewind (grudzień 1942–wrzesień 1943),
- sprzedany Japonii, gdzie pływał jako **Ro 500** (miał także nazwę ***Satsuki***). Skapitulował w sierpniu 1945 roku w Maizuru. W czerwcu 1942 na Morzu Bałtyckim przeprowadzano z **U 511** pierwsze testy z wystrzeliwaniem rakiet z zanurzonego *U–Boota* (patrz rozdział o próbach z pociskami rakietowymi na *U–Bootach*).

U 512

- (9.10.1941), 20.12.1941, 2.10.1942, 4. U–Fl. (BS, grudzień 1941–sierpień 1942), 10. U–Fl. (B, wrzesień–październik 1942),
- *Kptlt. Wolfgang Schultze (grudzień 1941–październik 1942),
- EP 06°50'N / 52°25'W, zatopiony na środkowym Atlantyku na północ od Cayenne bombami amerykańskiego lotnictwa sił lądowych, zginęło 51 członków załogi, jeden członek załogi dostał się do niewoli.

U 513

- (29.10.1941), 10.01.1942, 19.07.1943, 4. U–Fl. (BS, styczeń–sierpień 1942), 10. U–Fl. (B, wrzesień 1942–lipiec 1943),
- Kpt. Rolf Rüggeberger (styczeń 1942–maj 1943), Kptlt. Friedrich Guggenberger (maj–lipiec 1943),
- DE 27°17'S / 47°32'W, zatopiony na południowym Atlantyku na południowy wschód od Sao Francisco do Sul bombami amerykańskiego samolotu, zginęło 46 członków załogi, siedmiu członków załogi dostało się do niewoli.

U 514

- (18.11.1941), 24.01.1942, 8.07.1943, 4. U–Fl. (BS, styczeń–sierpień 1942), 10. U–Fl. (B, wrzesień 1942–lipiec 1943),
- *Kptlt. Hans Jürgen Auffermann (styczeń 1942–lipiec 1943),
- BF 43°37'N / 08°59'W, zatopiony na wodach Zatoki Biskajskiej na północny wschód od Przylądka Finisterre bombami brytyjskiego samolotu, zginęła cała załoga (54 osoby). W dniu 3.06.1942 zginął w wypadku na pokładzie jeden z oficerów.

U 515

- (2.12.1941), 21.02.1942, 9.04.1944, 4. U–Fl. (BS, luty–sierpień 1942), 10. U–Fl. (B, wrzesień 1942–kwiecień 1944),
- Kptlt. Werner Henke (luty 1942–kwiecień 1944),
- DH 34°35'N / 19°18'W, zatopiony o godzinie 15.10 na północnym Atlantyku na północ od Madery bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Guadalcanal*** oraz bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Chatelain***,

Flaherly, ***Pillsbury***, ***Pope***; zginęło 16 (17?) członków załogi, 43 członków załogi dostało się do niewoli. Kptlt. Werner Henke został w dniu 15.06.1944 zastrzelony przy próbie ucieczki z obozu jenieckiego (ucieczka zbiorowa, 15 zabitych). W dniu 15.09.1942 zginął jeden członek załogi w wypadku z bronią, a inny został ranny.

U 516

- (16.12.1941), 10.03.1943, 14.05.1945,
  4. U-Fl. (BS, marzec–sierpień 1942),
  10. U-Fl. (B, wrzesień 1942–wrzesień 1944),
  33. U-Fl. (BT, październik 1944–maj 1945),
- Kpt. (F. Kpt ?) Gerhard Wiebe (marzec 1942–czerwiec 1943),
  Kptlt. Herbert Kuppisch (czerwiec 1943),
  Kptlt. Hans Rutger Tillessen (lipiec 1943–grudzień 1944),
  Oblt. z. See Friedrich Petran (grudzień 1944–maj 1945),
- skapitulował wpływając do Loch Foyle (Londonderry?), następnie przepłynął do Lishally. Zatopiony w operacji „Deadlight".

U 517

- (30.12.1941), 21.03.1942, 21.11.1942,
  4. U-Fl. (BS, marzec–sierpień 1942),
  10. U-Fl. (B, wrzesień–listopad 1942),
- Kptlt. Paul Hartwig (marzec–grudzień 1942),
- BE 46°16'N / 17°09'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Irlandii bombami samolotów pokładowych brytyjskiego lotniskowca ***Victorious***, zginął jeden (trzech?) członek załogi.

U 518

- (11.02.1942), 25.04.1942, 22.04.1945,
  4. U-Fl. (BS, kwiecień–wrzesień 1942),
  2. U-Fl. (B, październik 1942–październik 1944),
  33. U-Fl. (B, listopad 1944–kwiecień 1945),
- Kpt. Hans Günther Brachmann (kwiecień–sierpień 1942),
  Kptlt. Friedrich Wilhelm Wissmann (sierpień 1942–styczeń 1944),
  *Oblt. z. See Hans Offermann (styczeń 1944–kwiecień 1945),
- BD 43°26'N / 38°23'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Azorów bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Carter*** oraz ***Neal A. Scott***, zginęła cała załoga (56 lub 57? osób).

U 519

- (12.02.1942), 7.05.1942, 10.02.1943,
  4. U-Fl. (BS, maj–październik 1942),
  2. U-Fl. (B, listopad 1942–luty 1943),
- *Kptlt. Günter Eppen (maj 1942–luty 1943),
- BE 47°05'N / 18°34'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Irlandii bombami amerykańskiego samolotu, zginęła cała załoga (50 osób).

U 520

- (2.03.1924), 19.05.1942, 30.10.1942,
  4. U-Fl. (BS, maj–wrzesień 1942),
  2. U-Fl. (B, październik 1942),
- *Kptlt. Volkmar Schwartzkopff (maj–październik 1942),
- BC 47°47'N / 49°50'W, zatopiony na północnym Atlantyku na wschód od Nowej Funlandii bombami kanadyjskiego samolotu, zginęła cała załoga (53 osoby).

U 521

- (17.03.1942), 3.06.1942, 2.06.1943,
  4. U-Fl. (BS, czerwiec–wrzesień 1942),
  2. U-Fl. (B, październik 1942–czerwiec 1943),
- Kptlt. Klaus Bargsten (czerwiec 1942–czerwiec 1943),
- CA 37°43'N / 73°16'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy wschód od Baltimore bombami głębinowymi amerykańskiego ścigacza okrętów podwodnych **PC 565**, zginęło 51 członków załogi, do niewoli dostał się tylko dowódca.

Powitanie w bazie powracajacego *U-Boota*.

(via Autor)

Powrót z rejsu do bazy jednego z okrętów podwodnych typu „IX C" z załogą na pokładzie rufowym.

(via Autor)

U 522

- (1.04.1942), 11.06.1942, 23.02.1943,
  4. U-Fl. (BS, czerwiec–wrzesień 1942),
  2. U-Fl. (B, październik 1942–luty 1943),
- *Kptlt. Herbert Schneider (czerwiec 1942–czerwiec 1943),
- DG 31°27'N / 26°22'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Madery bombami głębinowymi brytyjskiego kutra straży przybrzeżnej ***Totland***, zginęła cała załoga (51 osób).

U 523

- (15.04.1942), 25.06.1942, 25.08.1943,
  4. U-Fl. (BS, czerwiec 1942–styczeń 1943),
  10. U-Fl. (B, luty–sierpień 1943),
- *Kptlt. Werner Pietzsch (czerwiec 1942–sierpień 1943),
- CF 42°03'N / 18°02'W, zatopiony na północnym Atlantyku na zachód od Vigo bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela ***Wanderer*** oraz korwety ***Wallflower***, zginęło 17 (18?) członków załogi, 38 członków załogi dostało się do niewoli.

U 524

- (30.04.1942), 8.07.1942, 22.03.1943,
  4. U-Fl. (BS, lipiec–listopad 1942),
  10. U-Fl. (grudzień 1942–marzec 1943),
- *Kptlt. Walter Frhr. von Steinaecker (lipiec 1942–marzec 1943)
- DH 30°15'N / 18°13'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południe od Madery bombami amerykańskiego samolotu lotnictwa lądowego, zginęła cała załoga (52 osoby).

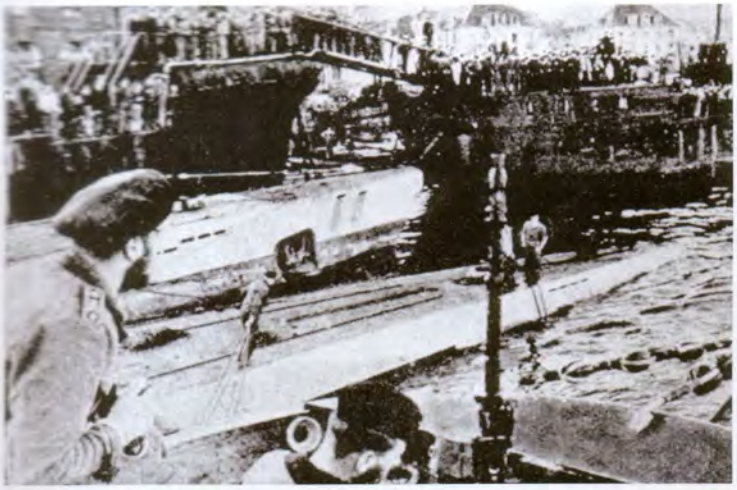
Okręty podwodne typu „IXC/40"

U 167

- (5.03.1942), 4.07.1942, 6.04.1943,
  4. U-Fl. (BS, lipiec–grudzień 1942),
  10. U-Fl. (B, grudzień 1942–kwiecień 1943),
- Kptlt. Kurt Neubert (lipiec 1942–luty 1943),
  Kpt. Kurt Sturm (luty–kwiecień 1943),
- DH 27°47'N / 15°??'W, samozatopiony na środkowym Atlantyku w pobliżu wysp Kanaryjskich na skutek uszkodzeń bombami brytyjskich samolotów. Załoga została po pewnym czasie przejęta w Las Palmas przez **U 455**. W dniu 8.01.1943 zginął podczas sztormu jeden członek załogi (wypadł za burtę), natomiast dowódca odniósł obrażenia. W 1951 roku **U 167** został wydobyty.

U 168

- (5.05.1942), 10.09.1942, 6.10.1944,
  4. U-Fl. (BS, wrzesień 1942–marzec 1943),
  2. U-Fl. (B, marzec 1943–październik 1944),
  33. U-Fl. (B, październik 1943),
- Kptlt. Helmuth Pich (wrzesień 1942–październik 1944),



Okręt w bazie La Rochelle. *(via Autor)*

- LS 06°20'S / 111°28'O, zatopiony o godzinie 01.30 na Morzu Jawajskim w pobliżu Samarang torpedą holenderskiego okrętu podwodnego ***Zwaardvisch***, zginęło 23 członków załogi, 27 dostało się do niewoli.

U 169

- (6.06.1942), 16.11.1942, 27.03.1943,
  4. U-Fl. (BS, listopad 1942–marzec 1943),
  10. U-Fl. (B, marzec 1943),
- *Oblt. z. See Hermann Bauer (listopad 1942–marzec 1943),
- AM 60°54'N / 15°25'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południe od Islandii bombami brytyjskiego samolotu, zginęła cała załoga (54 osoby).

U 170

- (6.06.1942), 19.01.1943, 29.05.1945,
  4. U-Fl. (BS, styczeń–maj 1943),
  10. U-Fl. (B, maj 1943–październik 1944),
  33. U-Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kptlt. Günther Pfeffer (styczeń 1943–lipiec 1944), Oblt. z. See Hans Gerold Hauber (lipiec 1944–maj 1945),
- kapitulacja w Horten, następnie przepłynął do Loch Ryan. Zatopiony w operacji „Deadlight".

U 183

- (9.01.1942), 1.04.1942, 23.04.1945,
  4. U-Fl. (BS, kwiecień–wrzesień 1942),
  2. U-Fl. (B, październik 1942–wrzesień 1944),
  33. U-Fl. (B, październik 1944–kwiecień 1945),
- Kpt. (F. Kpt?) Heinrich Schäfer (kwiecień 1942–listopad 1943),
  *Kptlt. Fritz Schneewind (listopad 1943–kwiecień 1945),
- LR 04°50'S / 112°52'O, zatopiony o godzinie 13.25 na Morzu Jawajskim torpedami amerykańskiego okrętu podwodnego ***Besugo***, zginęło 54 członków załogi, uratowana została tylko jedna osoba. **U 183** transportował do bazy Penang uran, którego Japończycy mieli użyć przy pracach nad bombą atomową.

U 184

- (21.02.1942), 29.05.1942, 20.11.1942,
  4. U-Fl. (BS, maj–listopad 1942),
  2. U-Fl. (B, listopad 1942),
- *Kptlt. Günther Dangschat (maj–listopad 1942),
- DQ 24°25'N / 45°25'W, zatopiony na środkowym Atlantyku bombami głębinowymi norweskiej korwety ***Potentilla***, zginęła cała załoga (50 osób). Ta wersja zatopienia **U 184** jest według brytyjskich źródeł fałszywa, gdyż atakowany przez tę korwetę miał być **U 264**. W tym przypadku przyczyna zatopienia **U 184** pozostałaby nieznana.

U 185

- (2.03.1942), 13.06.1942, 24.08.1943,
  4. U-Fl. (BS, czerwiec–październik 1942),
  10. U-Fl. (B, listopad 1942–sierpień 1943),
- Kptlt. August Maus (czerwiec 1942–sierpień 1943),
- DF 27°00'N / 37°06'W, zatopiony na środkowym Atlantyku bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Core***, zginęło 29 członków załogi oraz 14 (16?) członków załogi uratowanej z zatopionego **U 604**.

U 186

- (11.03.1942), 10.07.1942, 12.05.1943,
  4. U-Fl. (BS, lipiec–grudzień 1942),
  10. U-Fl. (B, styczeń–maj 1943),
- *Kptlt. Siegfried Hesemann (lipiec 1942–maj 1943),
- CE 41°54'N / 31°49'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północ od Azorów bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela ***Esperus***, zginęła cała załoga (53 osoby).

U 187

- (16.03.1942), 23.07.1942, 4.02.1943,
  4. U-Fl. (BS, lipiec 1942–styczeń 1943,
  10. U-Fl. (B, styczeń–maj 1943),
- *Kptlt. Ralph Münnich (lipiec 1942–luty 1943),
- BD 50°12'N / 36°35'W, zatopiony na północnym Atlantyku bombami głębinowymi brytyjskich niszczycieli ***Vimy*** oraz ***Beverley***, zginęło dziewięciu ludzi.

U 188

- (31.03.1942), 5.08.1942, 20(26?).08.1944,
  4. U-Fl. (BS, sierpień 1942–styczeń 1943),
  10. U-Fl. (B, luty 1943–sierpień 1944),
- Kptlt. Siegfried Lüdden (sierpień 1942–kwiecień 1943),
- 44°50'N / 00°34'W, samozatopiony (wysadzony w powietrze) w Bordeaux. W trakcie ataku lotniczego 2.05.1943 został ranny dowódca oraz jeden członek załogi. W 1947 roku złomowany. **U 188** zatopił na północnym Atlantyku brytyjski niszczyciel ***Beverley***.

U 189

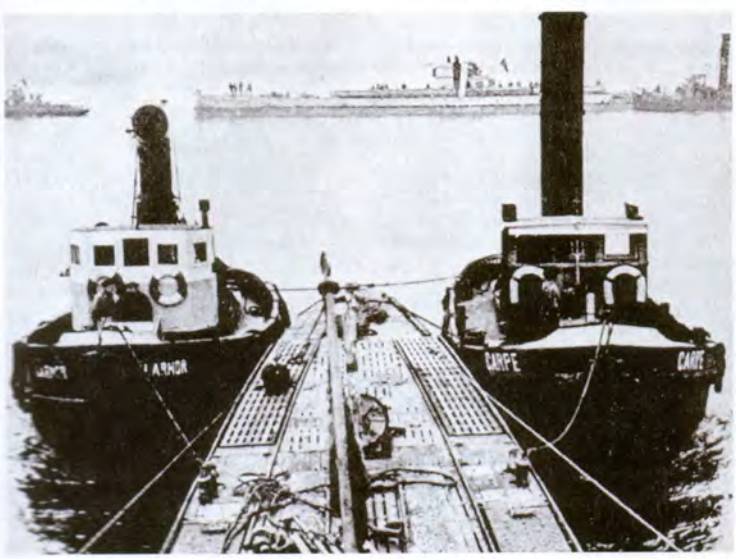
- (1.05.1942), 5. (15?).08.1942, 24.04.1943,
  4. U-Fl. (BS, sierpień 1942–kwiecień 1943),
  2. U-Fl. (B, kwiecień 1943),
- *Kptlt. Hellmut Kurrer (sierpień 1942–kwiecień 1943),
- AK 59°50'N / 34°43'W, zatopiony na północnym Atlantyku na wschód od Przylądka Farewell bombami brytyjskiego samolotu (*Liberator*), zginęła cała załoga (54 osoby).

U 190

- (8.06.1942), 24.09.1942, 12(14?).05.1945,
  4. U-Fl. (BS, wrzesień 1942–luty 1943),
  2. U-Fl. (B, luty 1943–wrzesień 1944),
  33. U-Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kptlt. Max Wintermeyer (wrzesień 1942–wrzesień 1944),
  Oblt. z. See Hans Edwin Reith (wrzesień 1944–maj 1945),
- skapitulował wpływając do kanadyjskiego portu Halifax. Później używany do różnych testów i ostatecznie zatopiony w dniu 21.10.1947 na północnym Atlantyku na południowy zachód od Nowej Funlandii.

U 191

- (3.07.1942), 20.10.1942, 23.04.1943,
  4. U-Fl. (BS, październik 1942–marzec 1943),
  2. U-Fl. (B, kwiecień 1943),
- *Kptlt. Helmut Fiehn (październik 1942–kwiecień 1943),



Okręt podwodny w towarzystwie dwóch holowników w jednej z francuskich baz.

(via Autor)

Moment wypływania U 200 (typ „IX D2") z Kilonii w dniu 12 czerwca 1943 roku w kolejny rejs bojowy.

(via Autor)

- AK 56°45'N / 34°25'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy wschód od Przylądka Farewell bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela ***Hesperus***, zginęła cała załoga (55 osób).

U 192

- (31.07.1942), 16.11.1942, 5.05.1943,
  4. U–Fl. (BS, listopad 1942–kwiecień 1943),
  10. U–Fl. (B, kwiecień–kwiecień 1943),
- *Oblt. z. See Werner Happe (listopad 1942–maj 1943),
- AJ 54°56'N / 43°44'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południe od Przylądka Farewell bombami głębinowymi brytyjskiej korwety ***Pink***, zginęła cała załoga (55 osób). Przypuszczalnie korweta ***Pink*** atakowała nie **U 192** tylko **U 358** (?); przy tej wersji przyczyna zatopienia **U 192** pozostałaby nieznana.

U 193

- (24.08.1942), 10.12.1942, 28.04.1944,
  4. U–Fl. (BS, grudzień 1942–kwiecień 1943),
  2. U–Fl. (B, maj 1943–marzec 1944),
  10. U–Fl. (B, kwiecień 1944),
- Kpt. Hans Pauckstadt (grudzień 1942–marzec 1944),
  Oblt. z. See dr Ulrich Abel (marzec–kwiecień 1944),
- BF 45°38'N / 09°43'W, zatopiony na wodach Zatoki Biskajskiej na zachód od Nantes bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (60 lub 59? osób).

U 194

- (22.09.1942), 8.01.1943, 24.06.1943,
  4. U–Fl. (BS, styczeń–czerwiec 1943),
  10. U–Fl. (B, czerwiec 1943),
- *Kptlt. Hermann Hesse (styczeń–czerwiec 1943),
- AL 58°15'N / 25°25'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południe od Islandii bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (54 osoby).

U 525

- (20.05.1942), 30.07.1942, 11.08.1943,
  4. U–Fl. (BS, lipiec–grudzień 1942),
  10. U–Fl. (B, styczeń–sierpień 1943),
- *Kptlt. Hans Joachim Drewitz (lipiec 1942–sierpień 1943),
- CD 41°29'N / 38°55'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Azorów bombami oraz akustycznie samonaprowadzającą się torpedą typu NO–94 *Fido* samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Card***, zginęło 54 ludzi.

U 526

- (3.06.1942), 12.08.1942, 14.04.1943,
  4. U–Fl. (BS, sierpień 1942–styczeń 1943),
  10. U–Fl. (B, luty–kwiecień 1943),
- *Kptlt. Hans Möglich (sierpień 1942–kwiecień 1943),
- BF 47°30'N / 03°45'W, zatonął o godzinie 10.36 na wodach Zatoki Biskajskiej po wejściu na minę, zginęło 42 członków załogi.

U 527

- (3.06.1942), 2.09.1942, 23.07.1943,
  4. U–Fl. (BS, wrzesień 1942–styczeń 1943),
  10. U–Fl. (luty–lipiec 1943),
- *Kptlt. Herbert Uhlig (wrzesień 1942–lipiec 1943),
- CE 35°25'N / 27°56'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południe od Azorów bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Bogue***, zginęło 40 członków załogi.

U 528

- (1.07.1942), 16.09.1942, 11.05.1943,
  4. U–Fl. (wrzesień 1942–marzec 1943),
  10. U–Fl. (B, kwiecień–maj 1943),
- Kptlt. Karl Heinz Fuchs (wrzesień–grudzień 1942),
  Oblt. z. See Georg von Rabenau (grudzień 1942–maj 1943),
- BE 46°55'N / 14°44'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Irlandii bombami głębinowymi brytyjskiego sloopa ***Fleetwood*** oraz bombami brytyjskich samolotów, zginęło 11 członków załogi. Niektóre źródła podają, że **U 528** został samozatopiony na skutek uszkodzeń (niemożność zanurzania) odniesionych po atakach brytyjskich samolotów i sloopa (?).

U 529

- (15.07.1942), 30.09.1942, 15.02.1943,
  4. U–Fl. (BS, wrzesień 1942–styczeń 1943),
  10. U–Fl. (B, luty 1943),
- *Kptlt. Georg Werner Fraatz (wrzesień 1942–luty 1943),
- AK 55°45'N / 31°09'W, zatopiony na północnym Atlantyku bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (48 osób).

U 530

- (28.07.1942), 14.10.1942, 10.07.1945,
  4. U–Fl. (BS, październik 1942–luty 1943),
  10. U–Fl. (marzec 1943–wrzesień 1944),
  33. U–Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kptlt. Kurt Lange (październik 1942–styczeń 1945),
  Oblt. z. See Otto Wermuth (styczeń–lipiec 1945),
- skapitulował wpływając do Mar del Plata (Argentyna). Został przekazany USA, gdzie przeprowadzano z nim testy. Zatopiony 28.11.1947 na północnym Atlantyku na północny wschód od Przylądka Cod.

U 531

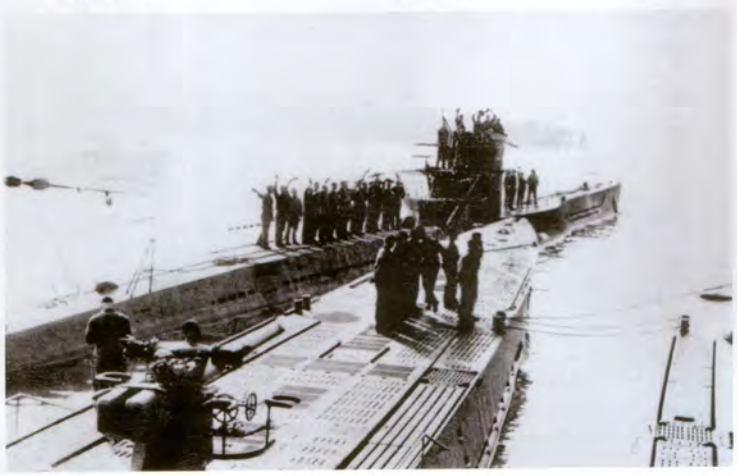
- (12.08.1942), 28.10.1942, 6.05.1943,
  4. U–Fl. (BS, październik 1942–marzec 1943),
  2. U–Fl. (kwiecień–maj 1943),
- *Kptlt. Herbert Neckel (październik 1942–maj 1943),
- AJ 52°31'N / 44°50'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny wschód od Nowej Funlandii bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela ***Vidette***, zginęła cała załoga (54 lub 55? osób).

U 532

- (26.08.1942), 11.11.1942, 10.05.1945,
  4. U–Fl. (BS, listopad 1942–marzec 1943),

Sfotografowane w dniu 12 czerwca 1943 roku w Kilonii okręty podwodne. Od lewej: U 400 (typ „VII C"), następnie U 194 (typ „IX C/40") i dalej U 200 (typ „IX D2").

(via Autor)



2. U–Fl. (kwiecień 1943–wrzesień 1944),
33. U–Fl. (październik–maj 1944),
- Kpt. Ottofeinrich Junker (listopad 1942–maj 1945),
- skapitulował wpływając do Liverpool (płynął z Japonii), następnie przepłynął do Loch Ryan. Zatopiony w operacji „Deadlight".

U 533
- (11.09.1942), 25.11.1942, 16.10.1943,
4. U–Fl. (BS, listopad 1942–kwiecień 1943),
10. U–Fl. (B, maj–październik 1943),
- *Kptlt. Helmut Hennig (listopad 1942–październik 1943),
- MF 25°28'N / 56°50'O, zatopiony na Morzu Arabskim na wodach Zatoki Omańskiej bombami dwóch brytyjskich samolotów, zginęło 52 członków załogi, jeden członek załogi dostał się do niewoli.

U 534
- (23.09.1942), 23.12.1942, 5.05.1945,
4. U–Fl. (BS, grudzień 1942–maj 1943),
2. U–Fl. (B, czerwiec 1943–październik 1944),
33. U–Fl. (BB, listopad 1944–maj 1945),
- Kptlt. Herbert Nollau (grudzień 1942–maj 1945),
- AO 56°39'N / 11°48'O, zatopiony na wodach Kattegatu na północny zachód od Helsingör bombami czterech brytyjskich samolotów (*Liberatory* z RAF Sqn. 86 należące do 18. Grupy *Costal Command*), zginęło trzech członków załogi. **U 534** płynął w konwoju z innymi *U–Bootami* należącymi do tzw. „Gruppe Nollau" w kierunku Norwegii; były to **U 3017**, **U 3503** oraz **U 3523**. W sierpniu 1944 załoga **U 534** strąciła na północnym Atlantyku atakujący ją samolot *Wellington* należący do RAF Sqn. 172.

U 535
- (8.10.1942), 23.12.1942, 5.07.1943,
4. U–Fl. (BS, grudzień 1942–maj 1943),
10. U–Fl. (B, czerwiec–lipiec 1943),
- *Kptlt. Helmut Ellmenreich (grudzień 1942–lipiec 1943),
- BF 43°38'N / 09°13'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny wschód od Przylądka Finisterre bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (55 osób).

U 536
- (21.10.1942), 13.01.1943, 20.11.1943,
4. U–Fl. IX C/40 (BS, styczeń–maj 1943),
2. U–Fl. (BZ, czerwiec–listopad 1943),
- Kptlt. Rolf Schauenburg (styczeń–listopad 1943),
- BE 43°50'N / 19°39'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny wschód od Azorów bombami głębinowymi brytyjskiej fregaty ***Nene*** oraz kanadyjskich korwet ***Calgary*** i ***Snowberry***, zginęło 38 członków załogi.

U 537
- (7.11.1942), 27.01.1943, 9.11.1944,
4. U–Fl. IX C/40 (BS, styczeń–lipiec 1943),
10. U–Fl. (B, sierpień 1943–wrzesień 1944),
33. U–Fl. (B, październik–listopad 1944),
- *Kptlt. Peter Schrewe (styczeń 1943–listopad 1944),
- KC 07°13'S / 115°17'O, zatopiony na Morzu Jawajskim na wschód od Soerabaja torpedami amerykańskiego okrętu podwodnego ***Flounder***, zginęła cała załoga (58 osób).

U 538
- (20.11.1942), 10.02.1943, 21.11.1943,
4. U–Fl. (BS, luty–październik 1943),
2. U–Fl. (B, listopad 1943),
- *Kptlt. Johann Egbert Gossler (luty 1943–listopad 1944),
- BE 45°40'N / 19°35'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Irlandii bombami głębinowymi brytyjskiego eskortowca ***Foley*** oraz sloopa ***Crane***, zginęła cała załoga (55 osób).

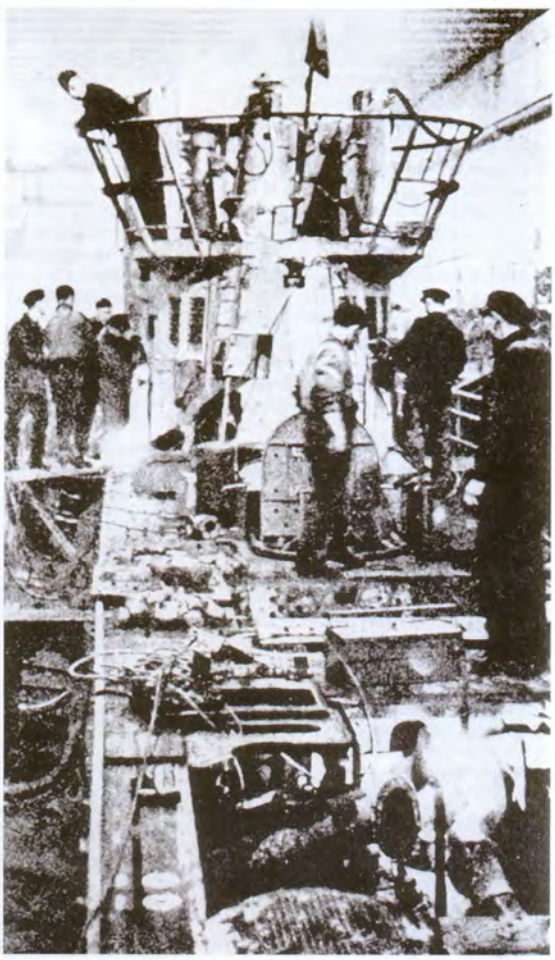
U 539
- (4.12.1942), 24.02.1943, 30.05.1945,
4. U–Fl. (BS, luty–czerwiec 1943),
10. U–Fl. (B, lipiec 1943–wrzesień 1944),
33. U–Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kptlt. Hans Jürgen Lauterbach Emden (luty 1943–maj 1945),

Ładowanie torpedy G7e na pokład niemieckiego *U–Boota*.

(via Autor)

Okręt podwodny typu „IX C" w trakcie remontu w bunkrze.

(via Autor)



- skapitulował w Bergen, następnie przepłynął do Loch Ryan. Zatopiony w operacji „Deadlight".

U 540

- (18.12.1942), 10.03.1943, 17.10.1943,
  4. U–Fl. (BS, marzec–wrzesień 1943),
  10. U–Fl. (B, październik 1943),
- *Kptlt. Lorenz Kasch (marzec–październik 1943),
- AK 58°38'N / 31°56'W, zatopiony na północnym Atlantyku na wschód od Przylądka Farewell bombami brytyjskich (amerykańskich ?) samolotów, zginęła cała załoga (55 osób).

U 541

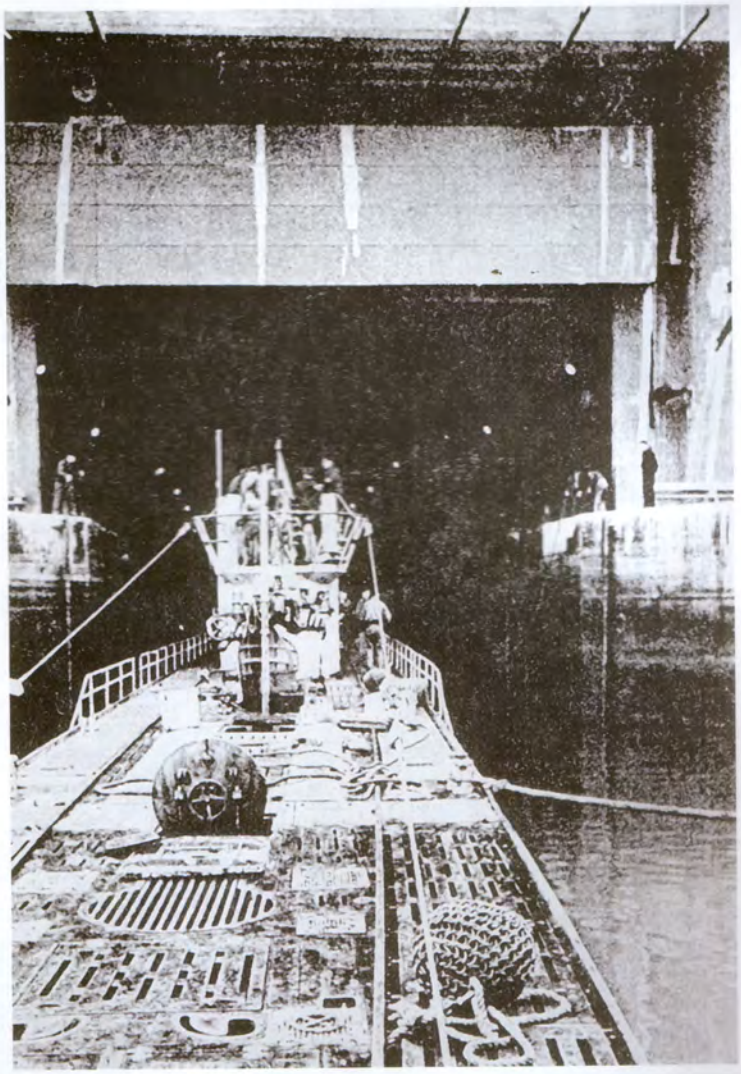
- (5.01.1943), 24.03.1943, 14.05.1945,
  4. U–Fl. (BS, marzec–październik 1943),
  10. U–Fl. (B, listopad 1943–październik 1944),
  33. U–Fl. (B, listopad 1944–maj 1945),
- Kptlt. Kurt Petersen (marzec 1943–maj 1945),
- skapitulował wpływając do Gibraltaru, następnie przepłynął do Lisahally. Zatopiony w operacji "Deadlight". Załoga nazywała **U 541** "U–Klapperstorch" (bocian).

U 542

- (19.01.1943), 7.04.1943, 28.11.1943,
  4. U–Fl. (BS, kwiecień–wrzesień 1943),
  10. U–Fl. (B, październik–listopad 1943),
- *Oblt. z. See Christian Brandt Coester (kwiecień–listopad 1943),
- CF 39°03'N / 16°25'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północ od Madery bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (56 osób).

U 543

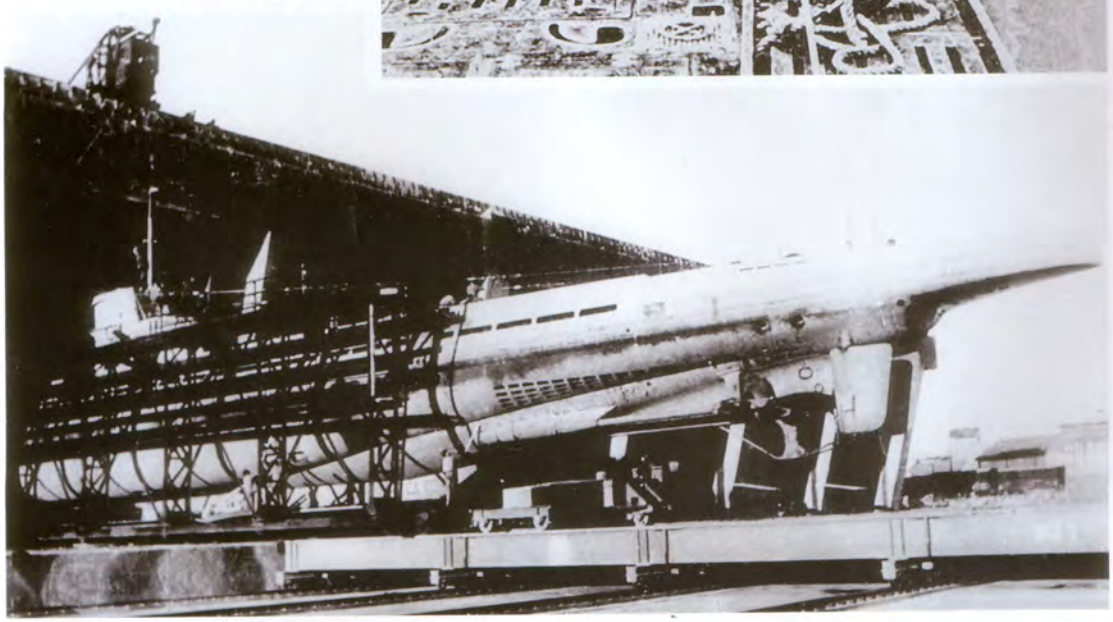
- (3.02.1943), 21.04.1943, 2.07.1944,
  4. U–Fl. (BS, kwiecień–październik 1943),
  10. U–Fl. (B, listopad 1943–lipiec 1944),
- *Kptlt. Hans Jürgen Hellriegel (kwiecień 1943–lipiec 1944),



Obok na zdjęciu *U–Boot* typu „IX C" wpływający do bunkra. Bunkry były skuteczną ochroną przed atakami alianckiego lotnictwa.

Poniżej okręt podwodny typu „IX C" w trakcie przeprowadzania końcowych prac remontowych już na zewnątrz bunkra.

(Archiwum Andrzeja Łopatniuka)



U 128 (typu „IX C") wpływający do bazy Lorient. *(via R. Schmidt)*

Powitanie *U–Boota* typu „IX C" po powrocie z rejsu bojowego. *(via Autor)*

- DT 25°34'N / 21°36'W, zatopiony na środkowym Atlantyku na południowy zachód od Teneryfy bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Wake Island***, zginęła cała załoga (58 osób).

U 544

- (17.02.1943), 5.05.1943, 17.01.1944,
  4. U–Fl. (BS, maj–październik 1943),
  10. U–Fl. (B, listopad 1943–styczeń 1944),
- *Kptlt. Willy Mattke (maj 1943–styczeń 1944),
- CD 40°30'N / 37°20'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Azorów bombami dwóch samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Guadalcanal***, zginęła cała załoga (57 osób).

U 545

- (3.03.1943), 19.05.1943, 11.02.1944,
  4. U–Fl. (BS, maj–listopad 1943),
  2. U–Fl. (B, grudzień 1943–luty 1944),
- Kptlt. Gert Mannesmann (maj 1943–luty 1944),
- AM 58°17'N / 13°22'W, samozatopiony na północnym Atlantyku na zachód od Hebrydów na skutek uszkodzeń po ataku bombowym brytyjskiego samolotu, zginął jeden (dwóch?) członek załogi, reszta załogi uratowana przez **U 714**. W dniu 27.01.1944 zginął jeden oficer podczas akcji ratunkowej (człowiek za burtą).

U 546

- (17.03.1943), 2.06.1943, 24.04.1945,
  4. U–Fl. (BS, czerwiec–grudzień 1943),
  10. U–Fl. (B, styczeń–październik 1944),
  33. U–Fl. (B, listopad 1944–kwiecień 1945),
- Kptlt. Paul Just (czerwiec 1943–kwiecień 1945),
- BC 45°53'N / 40°07'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Azorów bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Chatelain***, ***Flaherty***, ***Hubbard***, ***Janssen***, ***Keith***, ***Neunzer***, ***Pillsbury***, ***Varian***, zginęło 25 (24?, 28?) członków załogi, 33 członków załogi dostało się do niewoli. **U 546** zatopił 24.04.1945 na północnym Atlantyku amerykański niszczyciel ***Frederic C. Davis***.

U 547

- (3.04.1943), 16.06.1943, 31.12.1944,
  4. U–Fl. (BS, czerwiec–grudzień 1943),
  2. U–Fl. (B, styczeń–październik 1944),
  33. U–Fl. (B, październik–listopad 1944),

Działo pokładowe kalibru 10,5 cm podczas ładowania.

(via Autor)

- Kpt. Kurt Sturm (czerwiec 1943–kwiecień 1944),
  Oblt. z. See Heinrich Niemeyer (kwiecień–grudzień 1944),
- skreślony ze stanu floty w Stettin (Szczecin). W dniu 13.08.1944 na wodach Gironde w pobliżu Pauillac (ujście rzeki Garonne) wszedł na minę i uległ uszkodzeniom. **U 547** znajdował się w tym czasie w trakcie przebazowania z Francji do Norwegii.

U 548

- (14.04.1943), 30.06.1943, 30.04.1945,
  4. U–Fl. (BS, czerwiec 1943–marzec 1944),
  2. U–Fl. (B, kwiecień–wrzesień 1944),
  33. U–Fl. (B, październik 1944–kwiecień 1945),
- Oblt. z. See Eberhard Zimmermann (z przerwą, czerwiec 1943–luty 1945),
  Kptlt. Günther Pfeffer (sierpień–listopad 1944),
  *Oblt. z. See Erich Krempl (luty 1942–kwiecień 1945),
- CA 36°34'N / 74°00'W, zatopiony na północnym Atlantyku na wschód od Przylądka Hatteras bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Bostwick***, ***Coffmann***, ***Thomas*** oraz fregaty ***Natchez***, zginęła cała załoga (58 osób).

U 549

- (28.04.1943), 14.07.1943, 29.05.1944,
  4. U–Fl. (BS, lipiec–grudzień 1943),
  10. U–Fl. (B, styczeń–maj 1944),
- *Kptlt. Detlef Krankenhagen (lipiec 1943–maj 1944),
- DH 31°13'N / 23°03'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Madery bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Ahrens***, ***Elmore*** oraz ***Eugene***, zginęła cała załoga (57 osób). Zatopienie to nastąpiło bezpośrednio po udanym ataku na zespół okrętów wojennych, w którym **U 549** zatopił amerykański lotniskowiec eskortowy ***Block Island*** oraz storpedował amerykański niszczyciel ***Barr***. **U 549** zatonął po gwałtownej podwodnej eksplozji, którą zauważyły atakujące go okręty.

U 550

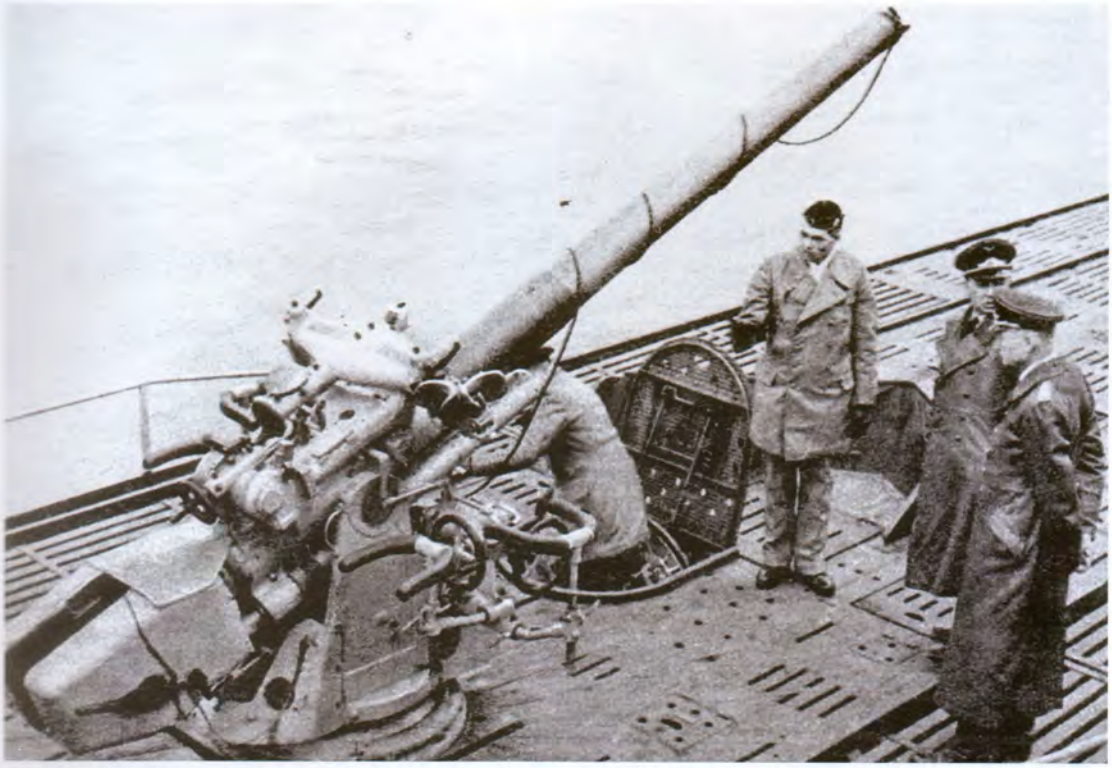
- (12.05.1943), 28.07.1943, 16.04.1944,
  4. U–Fl. (BS, lipiec 1943–styczeń 1944),
  10. U–Fl. (B, luty–kwiecień 1944),
- Kptlt. Klaus Hänert (lipiec 1943–kwiecień 1944),
- CA 40°09'N / 69°44'W, samozatopiony na północnym Atlantyku na wschód od Nowego Jorku na skutek uszkodzeń bombami głębinowymi oraz ogniem artylerii amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Gandy***, ***Joyce*** oraz ***Peterson***; zginęło 44 członków załogi, a 12 dostało się do niewoli.

U 801

- (31.10.1942), 24.03.1943, 17.03.944,
  4. U–Fl. (BS, marzec–listopad 1943),
  2. U–Fl. (B, listopad 1943–marzec 1944),
- *Kptlt. Hans Joachim Brans (marzec 1943–marzec 1944),

U 103 oraz U 108 (oba okręty typu „IX B") zacumowane w Lorient.

(via R. Schmidt)



Działo kalibru 10,5 cm typu C/32 na lawecie C/36 zainstalowane na *U–Boocie* „IX C".

(via Autor)

- EH 16°42'N / 30°28'W, zatopiony na środkowym Atlantyku w pobliżu Wysp Zielonego Przylądka bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Block Island*** oraz bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela ***Corry*** i niszczyciela eskortowego ***Bronstein***, zginęło 10 (7?) członków załogi, a 44 dostało się do niewoli.

U 802

- (31.10.1942), 12.06.1943, 11.05.1945, 4. U–Fl. (BS, czerwiec 1943–styczeń 1944), 2. U–Fl. (B, luty–listopad 1944), 33. U–Fl. (B, grudzień 1944–maj 1945),
- Kptlt. Rolf Steinhaus (czerwiec–grudzień 1943), Kptlt. Helmut Schmoeckel (grudzień 1943–maj 1945),
- skapitulował wpływając do Loch Eriboll, następnie przepłynął do Lisahally. Zatopiony w operacji „Deadlight".

U 803

- (1.04.1943), 7.09.1943, 9.08.1944, 4. U–Fl. (BS),
- Kptlt. Karl Schimpf (wrzesień 1943–kwiecień 1944),
- skreślony ze stanu floty. W dniu 27.04.1944 na Morzu Bałtyckim (53°55'N / 14°17'O) w okolicy Swinemünde (Świnoujście) wszedł na minę i zatonął, zginęło dziewięciu członków załogi. Został wydobyty 9.08.1944 i skreślony ze stanu floty. W dniu 11.04.1944 podczas ataku lotniczego zginęło czterech członków załogi, a pięciu odniosło rany.

U 804

- (1.04.1943), 4.12.1943, 9.04.1945, 4. U–Fl. (BS, grudzień 1943–czerwiec 1944), 10. U–Fl. (B, lipiec–wrzesień 1944), 33. U–Fl. (B, październik 1944–kwiecień 1945),
- *Oblt. z. See Herbert Meyer (grudzień 1943–kwiecień 1945),
- AO 57°58'N / 11°15'O, zatopiony na wodach Kattegatu rakietami oraz bronią pokładową brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (55 osób). Na **U 804** zginął także płynący do Norwegii dowódca **U 244** Kptlt. Ruprecht Fischer. **U 804** zatopił na północnym Atlantyku amerykański niszczyciel ***Fiske***. W dniu 16.06.1944 w czasie odpierania ataku lotniczego ośmiu członków załogi zostało rannych, natomiast atakujący samolot został strącony.

U 805

- (??.??.1943), 12.02.1944, 14.05.1945, 4. U–Fl. (BS, luty 1944–luty 1945), 33. U–Fl. (B, marzec–maj 1945),
- Kpt. Richard Bernardell (luty 1944–maj 1945),
- 43°04'N / 70°43'W, skapitulował wpływając do Portsmouth (USA). Zatopiony w dniu 4.02.1946 na północnym Atlantyku w rejonie wschodniego wybrzeża USA.

U 806

- (??.??.1943), 29.04.1944, 22.06.1945, 4. U–Fl. (BS, kwiecień–październik 1944), 33. U–Fl. (listopad 1944–maj 1945),
- Kptlt. Klaus Hornbostel (kwiecień 1944–maj 1945),
- skapitulował w Wilhelmshaven, następnie przepłynął do Loch Ryan. Zatopiony w operacji „Deadlight".

U 841

- (21.10.1942), 6.02.1943, 17.10.1943, 4. U–Fl. (BS, luty–czerwiec 1943), 2. U–Fl. (B, lipiec–październik 1943),
- *Kptlt. Werner Bender (luty–październik 1943),
- AK 59°57'N / 31°06'W, zatopiony na północnym Atlantyku na wschód Cape Farewell bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela eskortowego ***Byard***, zginęło 26 członków załogi, a 26 dostało się niewoli.

U 842

- (14.11.1942), 1.03.1943, 6.11.1943, 4. U–Fl. (BS, marzec–lipiec 1943), 2. U–Fl. (B, sierpień–listopad 1943),
- Kpt. Wolfgang Heller (marzec–listopad 1943),
- BC 43°42'N / 42°08'W, zatopiony na północnym Atlantyku bombami głębinowymi brytyjskich sloopów ***Starling*** oraz ***Wild Goose***, zginęła cała załoga (56 osób).

U 843

- (15.12.1942), 24.03.1943, 9.04.1945, 4. U–Fl. (BS, marzec–październik 1943), 2. U–Fl. (B, listopad 1943–wrzesień 1944), 33. U–Fl. (B, październik 1944–kwiecień 1945),
- Kptlt. Oskar Herwartz (marzec 1943–kwiecień 1945),
- AO 57°58'N / 11°15'O, zatopiony na wodach Kattegatu na zachód od Göteborga bombami brytyjskich samolotów, zginęło 44 członków załogi, a 13 zostało uratowanych. **U 843** płynął z wschodniej Azji. W dniu 22.08.1958 został wydobyty i na przełomie lat 1958/59 był złomowany w Göteborgu.

U 844

- (30.12.1942), 7.04.1943, 16.10.1943, 4. U–Fl. (BS, kwiecień–wrzesień 1943), 10. U–Fl. (B, październik 1943),
- *Oblt. z. See Günther Möller (kwiecień–październik 1943),
- AK 58°30'N / 27°16'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Islandii bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (53 osoby).

U 845

- (22.01.1943), 1.05.1943, 10.03.1944, 4. U–Fl. (BS, maj–grudzień 1943), 10. U–Fl. (B, styczeń–marzec 1944),
- Kpt. Udo Behrens (maj–lipiec 1943), Kptlt. Rudolf Hoffmann (lipiec–październik 1943), Kpt. Werner Weber (październik 1943–marzec 1944),
- BE 48°20'N / 20°33'W, zatopiony na północnym Atlantyku bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela ***Forester***, kanadyjskiego niszczyciela ***St. Laurent***, korwety ***Owensound*** oraz fregaty ***Swansea***, zginęło 10 członków załogi, reszta dostała się do niewoli.

U 846

- (17.02.1943), 29.05.1943, 4.05.1944, 4. U–Fl. (BS, maj–listopad 1943), 10. U–Fl. (B, grudzień 1943–maj 1944),
- *Oblt. z. See Berthold Hashagen (maj 1943–maj 1944),
- BF 46°04'N / 09°20'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północ od Przylądka Ortegal bombami kanadyjskich samolotów, zginęła cała załoga (57 osób).

U 853

- (11.03.1943), 25.06.1943, 6.05.1945, 4. U–Fl. (BS, czerwiec 1943–marzec 1944), 10. U–Fl. (B, kwiecień–październik 1944), 33. U–Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kptlt. Helmut Sommer (czerwiec 1943–lipiec 1944), Oblt. z. See Otto Wermuth (lipiec–sierpień 1944), *Oblt. z. See Helmut von Frömsdorf (wrzesień 1944–maj 1945),
- CA 41°13'N / 71°27'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy wschód od Nowego Jorku bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela eskortowego ***Atherton*** oraz fregaty ***Moberley***, zginęła cała załoga (55 lub 56 osób). **U 853** storpedował rankiem 6.05.1945 amerykański statek ***Black Point***. W prasie po odnalezieniu wraku **U 853** pojawiły się informacje o złocie na pokładzie zatopionego *U–Boota*, co prawdopodobnie było tylko kaczką dziennikarską. W dniu 16.06.1944 podczas odpierania ataku lotniczego zginęło dwóch członków załogi, a 12 odniosło rany.

U 854

- (5.04.1943), 19.07.1943, 4.02.1944, 4. U–Fl. (BS),
- *Kptlt. Horst Weiher (lipiec 1943–luty 1944),
- AO 54°44'N / 14°16'O, zatonął na Morzu Bałtyckim w rejonie wyspy Usedom (Uznam) na skutek wejścia na minę, zginęła cała załoga (51 osób). Wydobyty w dniu 18.11.1968 (?), następnie był złomowany.

U 855

- (17.04.1943), 2.08.1943, 24.09.1944, 4. U–Fl. (BS, sierpień 1943–marzec 1944), 10. U–Fl. (B, kwiecień–wrzesień 1944),
- Kptlt. Albert Sürenhagen (sierpień 1943–kwiecień 1944), *Oblt. z. See Prosper Ohlsen (kwiecień–wrzesień 1944),
- AF 61°??'N / 04°07'O, zatopiony na Morzu Arktycznym na zachód od Bergen bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (56 osób).

U 856

- (11.05.1943), 19.08.1943, 7.04.1944, 4. U–Fl. (BS, sierpień 1943–luty 1944), 2. U–Fl. (marzec–kwiecień 1944),
- Oblt. z. See Friedrich Wittenberg (sierpień 1943–kwiecień 1944),
- CB 40°18'N / 62°22'W, zatopiony na północnym Atlantyku na wschód od Nowego Jorku bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela ***Champlin*** oraz niszczyciela eskortowego ***Huse***, zginęło 27 (28?) członków załogi, a 28 dostało się do niewoli.

U 857

- (23.05.1943), 16.09.1943, 7.04.1945, 4. U–Fl. (BS, wrzesień 1943–maj 1944), 10. U–Fl. (B, czerwiec–wrzesień 1944), 33. U–Fl. (B, październik 1944–kwiecień 1945),
- *Kptlt. Rudolf Premauer (wrzesień 1943–kwiecień 1945),
- CA 42°22'N / 69°46'W, zatopiony na północnym Atlantyku na wschód od Przylądka Cod (w pobliżu Bostonu) bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela eskortowego ***Gustafson***, zginęła cała załoga (59 osób).

U 858

- (17.06.1943), 30.09.1943, 14.05.1945, 4. U–Fl. (BS, wrzesień 1943–kwiecień 1944), 2. U–Fl. (B, maj–wrzesień 1944), 33. U–Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kptlt. Thilo Bode (wrzesień 1943–maj 1945),
- 43°04'N / 70°43'W, skapitulował wpływając do Portsmouth (USA). Zatopiony podczas testów torpedowych w 1947 roku na północnym Atlantyku w rejonie New England (USA).

U 865

- (11.07.1943), 25.10.1943, 19.09.1944, 4. U–Fl. (BS, październik 1943–czerwiec 1944), 10. U–Fl. (B, lipiec–wrzesień 1944),
- *Oblt. z. See Dietrich Stellmacher (październik 1943–wrzesień 1944),
- AF 62°20'N / 02°30'O, zatopiony na Morzu Arktycznym na północny zachód od Bergen bombami brytyjskiego samolotu, zginęła cała załoga (59 osób).

U 866

- (29.07.1943), 17.11.1943, 18.03.1945, 4. U–Fl. (BS, listopad 1943–lipiec 1944), 10. U–Fl. (B, lipiec–październik 1944), 33. U–Fl. (B, październik 1944–marzec 1945),
- Kpt. Walter Pommerehne (listopad 1943–grudzień 1944), *Oblt. z. See Peter Rogowsky (grudzień 1944–marzec 1945),
- BB 43°18'N / 61°08'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny wschód od Bostonu bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Lowe***, ***Menges***, ***Mosley*** oraz ***Pride***; zginęło 55 członków załogi.

U 867

- (24.08.1943), 12.12.1943, 19.09.1944, 4. U–Fl. (BS, grudzień 1943–sierpień 1944), 11. U–Fl. (wrzesień 1944),
- *Kpt. z. See Arred von Mühlendahl (grudzień 1943–wrzesień 1944),
- AF 62°15'N / 01°50'O, zatonął na Morzu Arktycznym na północny zachód od Bergen na skutek uszkodzeń bombami brytyjskiego samolotu, zginęła cała załoga (60 osób). **U 867** miał w tym rejsie założyć stację meteorologiczną na wybrzeżu Labradoru, lecz w dniu 17.09.1944 na skutek awarii silników wysokoprężnych (naprawa środkami dostępnymi na pokładzie *U–Boota* nie była możliwa) pozostał w kwadracie marynarki

Inne ujęcie U 870 (typu „IX C/40") pod dowództwem K. Kpt. Ernsta Hechlera po powrocie z rejsu bojowego.

(via Autor)

Pierwszy z lewej to K. Kpt (ing) Johann Fredrich Wessels (otrzymał on 9 marca 1944 roku Ritterkreuz) pełniący od sierpnia 1944 do marca 1945 roku funkcję L.J.

(via Autor)

„AF 7695" bez możliwości manewru i został zaatakowany i uszkodzony przez brytyjski samolot. Załoga opuściła tonący **U 867** i po kilku dniach ciała sześciu członków załogi (także dowódcy) zostały wyrzucone na brzeg w Norwegii.

U 868

- (18.09.1943), 23.12.1943, 30.05.1945,
  4. U–Fl. (BS, grudzień 1943–lipiec 1944),
  2. U–Fl. (B, sierpień–wrzesień 1944),
  33. U–Fl. (BT, październik 1944–maj 1945),
- Kptlt. Dietrich Rauch (grudzień 1943–lipiec 1944), Oblt. z. See Eduard Turre (lipiec 1944–maj 1945),
- skapitulował w Bergen, następnie przepłynął do Loch Ryan. Zatopiony w operacji „Deadlight".

U 869

- (5.10.1943), 26.01.1944, 28.02.1945,
  4. U–Fl. (BS, styczeń–listopad 1944),
  33. U–Fl. (B, grudzień 1944–luty 1945),
- *Kptlt. Helmut Neuerburg (styczeń 1944–luty 1945),
- DJ ? 34°30'N / 08°13'W (?), zatopiony na północnym Atlantyku w pobliżu Rabatu bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela eskortowego ***Fowler*** oraz francuskiego ścigacza okrętów podwodnych ***L'Indiscret***, zginęła cała załoga (56, 57? osób). Prawdopodobnie wersja ta nie jest prawdziwa, gdyż we wrześniu 1991 r. amerykańscy płetwonurkowie odkryli na głębokości 70 m w rejonie wschodniego wybrzeża USA wrak *U–Boota*, który zidentyfikowano jako **U 869**.

U 870

- (29.10.1943), 3.02.1944, 30.03.1945,
  4. U–Fl. (BS, luty–wrzesień 1944),
  33. U–Fl. (październik 1944–marzec 1945),
- Kpt. Ernst Hechler (luty 1944–marzec 1945),
- 53°08'N / 08°46'O, zniszczony w Bremen podczas ataku amerykańskich samolotów bombowych.

U 877

- (10.12.1943), 24.03.1944, 27.12.1944,
  4. U–Fl. (BS, marzec–listopad 1944),
  33. U–Fl. (B, grudzień 1944),
- Kptlt. Eberhard Findeisen (marzec–grudzień 1944),
- BD 46°25'N / 36°38'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Azorów, bombami głębinowymi kanadyjskiej korwety ***St. Thomas***, cała załoga (55 osób) dostała się do niewoli.

U 878

- (6.01.1944), 14.04.1944, 10.04.1945,
  4. U–Fl. (BS, kwiecień 1944–styczeń 1945),
  33. U–Fl. (BT, luty–kwiecień 1945),
- *Kptlt. Johannes Rodig (kwiecień 1944–kwiecień 1945),
- BF 47°35'N / 10°33'W, zatopiony na północnym Atlantyku na zachód od St. Nazaire bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela ***Vanquisher*** oraz korwety ***Tintagel Castle***, zginęła cała załoga (51 osób).

U 879

- (11.01.1944), 19.04.1944, 19.04.1945,
  4. U–Fl. (BS, kwiecień 1944–styczeń 1945),
  33. U–Fl. (B, luty–kwiecień 1945),
- *Kptlt. Erwin Manchen (kwiecień 1944–kwiecień 1945),
- CB 42°19'N / 61°45'W, zatopiony na północnym Atlantyku na wschód od Bostonu bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Buckley*** oraz ***Reuben James***. Wraz z okrętem na dno poszła cała załoga (52 osoby).

U 880

- (10.02.1944), 11.05.1944, 16.04.1945,
  4. U–Fl. (BS, maj–listopad 1944),
  33. U–Fl. (B, listopad 1944–kwiecień 1945),
- *Kptlt. Gerhard Schötzau (maj 1944–kwiecień 1945),
- BD 47°53'N / 30°26'W, zatopiony na północnym Atlantyku bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Frost*** oraz ***Stanton***, zginęła cała załoga (49 osób).

U 881

- (4.03.1944), 27.05.1944, 6.05.1945,
  4. U–Fl. (BS, maj 1944–luty 1945),
  33. U–Fl. (B, marzec–maj 1945),
- *Kptlt. dr Karl Heinz Frischke (maj 1944–maj 1945),
- BC 43°18'N / 47°44'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy wschód od Nowej Funlandii bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela eskortowego ***Farquhar***, zginęła cała załoga (53 lub 52? osoby).

U 889

- (??.??.1944), 4.08.1944, 15(12?).05.1945,
  4. U–Fl. (BS, sierpień 1944–marzec 1945),
  33. U–Fl. (B, marzec–maj 1945),
- Kptlt. Friedrich Braeucker (sierpień 1944–maj 1945),
- 43°32'N / 65°12'W, skapitulował wpływając do Shelburne (Nowa Szkocja, Kanada), następnie przepłynął do Halifaxu, gdzie został przekazany USA w dniu 10.01.1946. Pod koniec 1947 roku zatopiony w czasie testów torpedowych na północnym Atlantyku u wybrzeży Nowej Anglii.

U 1221

- (2.05.1943), 11.08.1943, 3.04.1945,
  4. U–Fl. (BS, sierpień 1943–czerwiec 1944),
  10. U–Fl. (B, lipiec–listopad 1944),
  33. U–Fl. (B, grudzień 1944–kwiecień 1945),
- Oblt. z. See Karl Kölzer (sierpień 1943–styczeń 1944), Oblt. z. See Paul Ackermann (styczeń 1944–kwiecień 1945),
- 54°20'N / 10°10'O, zatopiony w Kiel (boja nr A 7) bombami brytyjskich samolotów, zginęło siedmiu członków załogi. W dniu 25.09.1944 zginął jeden członek załogi (wypadł za burtę).

U 1222

- (9.06.1943), 1.09.1943, 11.07.1944,
  4. U–Fl. (BS, wrzesień 1943–luty 1944),
  10. U–Fl. (B, marzec–lipiec 1944),
- *Kptlt. Heinz Bielfeld (wrzesień 1943–lipiec 1944),
- BF 46°31'N / 05°29'W, zatopiony na wodach Zatoki Biskajskiej na zachód od La Rochelle bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (56 osób).

U 1223

- (16.06.1943), 6.10.1943, 28.04.1945,
  4. U–Fl. (BS, październik 1943–lipiec 1944),
  2. U–Fl. (B, sierpień–grudzień 1944),
  33. U–Fl. (B, styczeń–kwiecień 1945),
- Kptlt. Harald Bosüner (październik 1943–marzec 1944), Oblt. z. See Albert Kneip (marzec 1944–kwiecień 1945),
- AN 53°32'N / 08°35'O, zatopiony na Morzu Północnym w ujściu rzeki Weser bombami brytyjskich samolotów. Podczas jednego z rejsów bojowych trwającego 144 dni **U 1223** płynął pod wodą 120 dni(!).

U 1224

- (7.07.193), 20.10.1943, 13.05.1944,
  31. U–Fl. (BS, październik 1943–marzec 1944),
  sprzedany Japonii i od 15.02.1944 przydzielony do japońskiej jednostki 8. *U–Dywizjon*, był jednak w dalszym ciągu w fazie szkolenia w 31. U–Fl.,
- Kptlt. Georg Preuss (październik 1943–luty 1944), *japoński dowódca z rejsu do Japonii nieznany,
- EH 18°08'N / 33°13'W, zatopiony na środkowym Atlantyku na północny zachód od Przylądka Verde (Wyspy Zielonego Przylądka) bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela eskortowego ***Francis M. Robinson***, zginęła cała załoga (58? ludzi). **U 1224** został sprzedany Japonii i od dnia 15.02.1944 wcielony do floty japońskiej jako **Ro 501**. Załogę dla tej jednostki przywiózł do Brestu japoński okręt podwodny **I 8** w rejsie opatrzonym niemieckim kryptonimem „Flieder" (27.06.1943–31.08.1943). Jednostka ta dostarczyła także surowce strategiczne. Podczas tego rejsu **I 8** spotkał się w dniu 21.08.1943 z **U 161**, który przekazał mu urządzenie radarowe oraz jednego oficera i czterech radarzystów. W trakcie zatopienia **Ro 501** na jego pokładzie znajdował się niemiecki oficer nawigacyjny oraz podoficer obsługujący urządzenia radarowe.

U 1225

- (21.07.1943), 10.11.1943, 24.06.1944,
  31. U–Fl. (BS, listopad 1943–maj 1944),
  2. U–Fl. (B, czerwiec 1944),
- *Oblt. z. See Ernst Sauerberg (z przerwą, listopad 1943–czerwiec 1944),
  Oblt. z. See Ekkehard Scherraus (marzec–czerwiec 1944),
- AF 63°??'N / 00°50'W, zatopiony na Morzu Arktycznym na północny zachód od Bergen bombami kanadyjskich samolotów, zginęła cała załoga (56 osób).

U 1226

- (21.08.1943), 24.11.1943, 28(?).10.1944,
  31. U–Fl. (BS, listopad 1943–lipiec 1944),
  2. U–Fl. (B, wrzesień 1944),
  33. U–Fl. (B, październik 1944),
- *Oblt. z. See August Wilhelm Claussen (listopad–październik 1943),
- ?°N / ?°W, zaginął na Atlantyku prawdopodobnie zatonął na skutek defektu *Schnorchla*, zginęła cała załoga (56 osób).

U 1227

- (18.09.1943), 8.12.1943, 3.05.1945,
  31. U–Fl. (BS, grudzień 1943–lipiec 1944),
  2. U–Fl. (B, sierpień–grudzień 1944),
  33. U. Fl. (B, styczeń–kwiecień 1945),
- Oblt. z. See Friedrich Altmeier (grudzień 1943–kwiecień 1945),
- 54°21'N / 10°09'O, samozatopiony w Kiel, operacja „Regenbogen" (?). W dniu 9.04.1945 uszkodzony w stoczni Deutsche Werke w Kiel (w suchym doku nr 1) bombami brytyjskich samolotów, zginął jeden członek załogi. Okręt 10.04.1945 został skreślony ze stanu floty. Podczas rejsu bojowego z Kiel do rejonu w pobliżu Gibraltaru (31.08.1944–3.01.1945) **U 1227** płynął przez 40 dni bez przerwy na *Schnorchlu*.

U 1228

- (2.10.1943), 22.12.1943, 9.05.1945,
  31. U–Fl. (BS, grudzień 1943–lipiec 1944),
  2. U–Fl. (B, sierpień–październik 1944),
  33. U–Fl. (B, listopad 1944–maj 1945),
- ?
- 43°04'N / 70°43'W; skapitulował wpływając do Portsmouth (USA). Amerykańska zdobycz wojenna, zatopiony na północnym Atlantyku w rejonie wschodniego wybrzeża USA w dniu 5.02.1946.

U 1229

- (22.10.1943), 13.01.1941, 20.08.1944,
  31. U–Fl. (BS, styczeń–lipiec 1944),
  10. U–Fl. (B, sierpień 1944),
- Kpt. Armin Zinke (styczeń–sierpień 1944),
- CC 42°20'N / 51°39'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy wschód od Nowej Funlandii bombami samolotu pokładowego amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Bouge***, zginęło 18 członków załogi.

U 1230

- (8.11.1943), 26.01.1944, 24.06.1945,
  31. U–Fl. (BS, styczeń–lipiec 1944),
  10. U–Fl. (B, sierpień–wrzesień 1944),
  33. U–Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kptlt. Hans Hilbig (styczeń 1944–maj 1945),
- skapitulował w Helgolandzie, przepłynął do Wilhelmshaven i następnie przepłynął do Loch Ryan. Zatopiony w operacji „Deadlight".

U 1231

- (18.11.1943), 9.02.1944, 14.05.1945,
  31. U–Fl. (BS, luty–sierpień 1944),

Część załogi U 870 sfotografowana na tle kiosku okrętu. *(via Autor)*

Powyżej: Kolejne ujęcie U 870, przedstawiające szczegóły kiosku oraz części uzbrojenia przeciwlotniczego.

Poniżej: Zdjęcie jednego z okrętów podwodnych typu „IX C" w trakcie uroczystości wcielenia do służby. *(oba zdjęcia via Autor)*

11. U-Fl. (B, wrzesień 1944),
33. U-Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kpt. z. See Hermann Lessing (luty 1944–marzec 1945), Oblt. z. See Helmut Wicke (marzec–maj 1945),
- skapitulował wpływając do Loch Foyle. W listopadzie 1945 przekazany ZSRR, gdzie pływał do 1960 roku, następnie został złomowany.

U 1232
- (20.12.1943), 8.03.1944, 1(?).04.1945,
31. U-Fl. (BS, marzec–październik 1944),
33. U-Fl. (B, listopad 1944–kwiecień 1945),
- Kpt. z. See Kurt Dobratz (marzec 1944–marzec 1945), Oblt. z. See Götz Roth (marzec–kwiecień 1945),
- skreślony ze stanu floty. Prawdopodobnie wysadzony w powietrze w ujściu rzeki Wezery w maju 1945 roku. Inne źródła podają, że 22.06.1945 przepłynął z Wilhelmshaven do Loch Ryan i został zatopiony w operacji „Deadlight".

U 1233
- (32.12.1943), 22.03.1944, 22.06.1945,
31. U-Fl. (BS, marzec–październik 1944),
33. U-Fl. (B, listopad 1944–maj 1945),
- Kpt. Hans Joachim Kuhn (marzec 1944–kwiecień 1945), Oblt. z. See Heinrich Niemeyer (kwiecień–maj 1945),
- skapitulował w Friedericia (Dania), następnie przepłynął do Wilhelmshaven i ostatecznie do Loch Ryan. Zatopiony w operacji „Deadlight".

U 1234
- (7.01.1944), 19.04.1944, 5.05.1945,
31. U-Fl. (BS, kwiecień–maj 1944, październik 1944–styczeń 1945),
4. U-Fl. (BS, luty–maj 1945),
- ?
- 54°50'N / 09°29'O, samozatopiony w Hörup Haff, operacja „Regenbogen". W dniu 14.05.1944 o godzinie 23.50 zatonął na Morzu Bałtyckim na wodach Zatoki Gdańskiej (54°32'N / 18°34'O) wskutek kolizji z holownikiem ***Anton*** (panowała gęsta mgła), śmierć poniosło 13 członków załogi. W dniu 17.05.1944 wydobyto **U 1234**, w okręcie uratowało się czterech członków załogi. Po remoncie został on ponownie wcielony do służby 17.10.1944. **U 1234** był nazywany przez załogę „U-Falkenauge" (sokole oko).

U 1235
- (25.01.1944), 17.05.1944, 15.04.1945,
31. U-Fl. (BS, maj–listopad 1944),
33. U-Fl. (B, grudzień 1944–kwiecień 1945),
- *Kptlt. Franz Barsch (z przerwą, maj 1944–kwiecień 1945),
Kptlt. Rolf Bahn (marzec–kwiecień 1944),
- BD 47°54'N / 30°25'W, zatopiony na północnym Atlantyku bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Frost*** oraz ***Stanton***, zginęła cała załoga (57 osób).

Okręty podwodne typu „IX D1"

U 180
- (10.12.1941), 16.05.1942, 22.08.1944,
4. U-Fl. (BS, maj 1942–luty 1943),
12. U-Fl. (B, luty–listopad 1943), przebudowa do zadań transportowych (listopad 1943–kwiecień 1944),
12. U-Fl. (BT, kwiecień–sierpień 1944),
- Kpt. Werner Musenberg (z przerwą, maj 1942–styczeń 1944),
Oblt. z. See Harald Lange (październik–listopad 1943),
*Oblt. z. See Rolf Riesen (kwiecień–sierpień 1944),
- BF 44°??'N / 02°??'W, zatonął na wodach Zatoki Biskajskiej w pobliżu Bordeaux po wejściu na minę, zginęła cała załoga (56 osób). W dniu 22.04.1943 podczas rejsu bojowego w pobliżu Madagaskaru, przeprowadził z japońskim okrętem wojennym wymianę transportowanego frachtu. Podczas rejsu powrotnego z Azji miał na swoim pokładzie japońskich oficerów broni podwodnej.

U 195

- (8.04.1942), 5.09.1942, 9.05.1945,
  4. U-Fl. (BS, wrzesień 1942–marzec 1943),
  12. U-Fl. (B, kwiecień–wrzesień 1943),
  przebudowa do zadań transportowych (październik 1943–kwiecień 1944),
  33. U-Fl. (BZ, październik 1944–maj 1945),
- Kpt. Heinz Buchholz (wrzesień 1942–październik 1943), Oblt. z. See Friedrich Steinfeldt (październik 1943–maj 1945),
- przekazany marynarce wojennej Japonii, gdzie służył od 15.07.1945 jako **I 506** (skapitulował w sierpniu 1945 w Djakarcie). Istnieje także wersja mówiąca o tym, że **U 195** nie został przekazany Japończykom i po kapitulacji japońskiej w Djakarcie i przejęciu przez Brytyjczyków zatopił go jeden z członków załogi — Ob. Masch. Fritz Hafer (?).

Okręty podwodne typu „IXD2"

U 177

- (1.10.1941), 14.03.1942, 6.02.1944,
  4. U-Fl. (BS, marzec–wrzesień 1942),
  10. U-Fl. (B, październik–listopad 1942),
  12. U-Fl. (B, grudzień 1942–luty 1944),
- Kptlt. Wilhelm Schulze (marzec 1942), Kpt. Robert Gysae (kwiecień 1942–listopad 1943), Kpt. Heinz Buchholz (listopad 1943–luty 1944),
- FL 10°35'S / 23°15'W, zatopiony na południowym Atlantyku na południowy zachód od Ascension bombami amerykańskiego samolotu, zginęło 50 (51?) członków załogi. Załoga nazywała **U 177** „U-Krücke" (laska). W dniu 23.09.1942 podczas sztormu jeden członek załogi wypadł za burtę (zaginiony).

U 178

- (28.10.1941), 14.02.1942, 20.08.1944,
  4. U-Fl. (BS, luty–sierpień 1942),
  10. U-Fl. (B, wrzesień–październik 1942),
  12. U-Fl. (B, listopad 1942–sierpień 1944),
- Kpt. z. See Hans Ibbeken (luty 1942–luty 1943) Kpt. (F. Kpt?) Wilhelm Dommes luty–listopad 1943), Kptlt. Wilhelm Spahr (listopad 1943–sierpień 1944),
- 44°50'N / 00°34'W, samozatopiony (wysadzony w powietrze) w Bordeaux. W 1947 roku złomowany.

U 179

- (18.11.1941), 7.03.1942, 8.10.1942,
  4. U-Fl. (BS, marzec–sierpień 1942),
  10. U-Fl. (B, sierpień–październik 1942),
  12. U-Fl. (B, październik 1942),
- Kpt. (F. Kpt?) Ernst Sobe (marzec–październik 1942),
- GR 33°28'S / 17°05'O, zatopiony na południowym Atlantyku w pobliżu Kapstadu bombami głębinowymi brytyjskiego niszczyciela ***Active***, śmierć poniosła cała załoga (61 osób).

U 181

- (30.12.1941), 9.05.1942, 9.05.1945,
  4. U-Fl. (BS, maj–wrzesień 1942),
  10. U-Fl. (B, wrzesień–październik 1942),
  12. U-Fl. (B, listopad 1942–wrzesień 1944),
  33. U-Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kpt. Wolfgang Lüth (maj 1942–październik 1943), Kpt. z. See Kurt Freiwald (listopad 1943–maj 1945),
- przekazany marynarce wojennej Japonii, gdzie służył od 15.07.1945 jako **I 501** (skapitulował w sierpniu 1945 w Singapurze). W dniu 11.04.1943 zginęła jedna osoba, a dwie odniosły rany na skutek defektu działa pokładowego.

U 182

- (3.03.1942), 30.06.1942, 16.05.1943,
  4. U-Fl. (BS, czerwiec–grudzień 1942),
  12. U-Fl. (B, grudzień 1942–maj 1943),
- *Kptlt. Nicolai Clausen (czerwiec 1942–maj 1943),
- GO 33°55'S / 20°35'W, zatopiony na południowym Atlantyku na północ od Tristan da Cunha bombami głębinowymi amerykańskiego niszczyciela ***Mackenzie***, zginęła cała załoga (61 osób).

U 196

- (24.04.1942), 11.09.1942, 15(?).11.1944,
  4. U-Fl. (BS, wrzesień 1942–marzec 1943),
  12. U-Fl. (B, marzec 1943–wrzesień 1944),
  33. U-Fl. (B, październik–listopad 1944),
- Kpt. Eitel Friedrich Kentrat (wrzesień 1942–wrzesień 1944),
  *Oblt. z. See Striegler (wrzesień–listopad 1944),
- LR ? ?°S / ?°O, zaginął na wodach Cieśniny Sundajskiej na południe od Jawy, zginęła cała załoga (65 osób).

U 197

- (21.05.1942), 10.10.1942, 20.08.1943,
  4. U-Fl. (BS, październik 1942–kwiecień 1943),
  12. U-Fl. (B, kwiecień–sierpień 1943),
- *Kptlt. Robert Bartels (październik 1942–sierpień 1943),
- GB 28°40'S / 42°36'O, zatopiony na Oceanie Indyjskim na południe od Madagaskaru bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (67 osób).

U 198

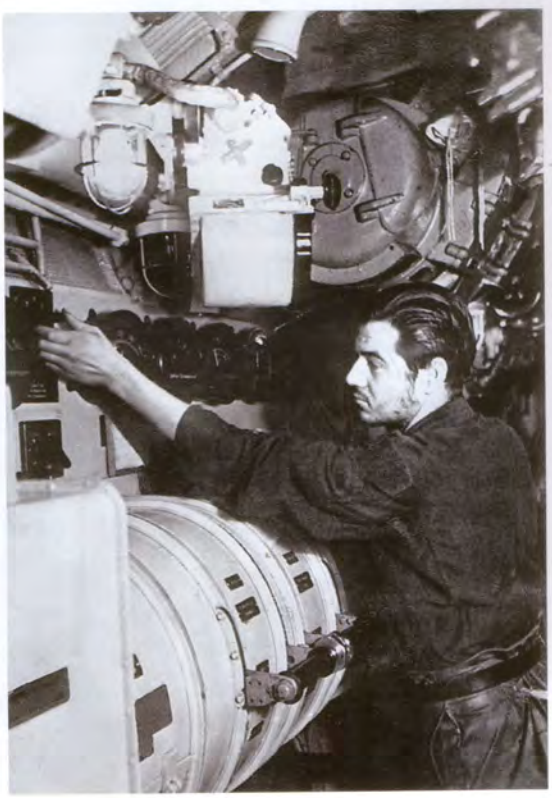
- (15.06.1942), 03.11.1942, 12.08.1943,
  4. U-Fl. (BS, listopad 1942–marzec 1943),
  12. U-Fl. (B, marzec 1943–sierpień 1944),
- Kpt. z. See Werner Hartmann (listopad 1942–styczeń 1944),

Inne ujęcie z maja 1944 roku w Königsbergu. Nadbudówka U 870 tzw. *Wintergarten* z dwoma stanowiskami 2 cm *Flak* 38 *Zwilling*.

(via Autor)

Pulpit sterowniczy dla silników elektrycznych na okręcie podwodnym typu „IX".

(via Autor)



U–Boot **U 870 (typ „IX C") sfotografowany w Königsberu w maju 1944 roku.**

(via Autor)

Kolejne ujęcie U 870 przedstawiające szczegóły kiosku, maj 1944 roku.

(via Autor)

*Oblt. z. See Burkhard Waldegg von Heusinger (styczeń–sierpień 1944),
- LK 03°35'S / 52°49'O, zatopiony na Oceanie Indyjskim w pobliżu archipelagu wysp Seszeli bombami głębinowymi brytyjskiej fregaty ***Findhorn*** oraz indyjskiego sloopa ***Gadavari***, zginęła cała załoga (66 osób).

U 199
- (12.07.1942), 28.11.1942, 31.07.1943, 4. U–Fl. (BS, listopad 1942–maj 1943), 12. U–Fl. (B, maj–lipiec 1943),
- Kptlt. Hans Werner Kraus (listopad 1942–lipiec 1943),
- GB 23°54'S / 42°54'W, zatopiony na południowym Atlantyku na wschód od Rio de Janeiro bombami dwóch samolotów brazylijskich oraz jednego amerykańskiego, zginęło 49 członków załogi, 12 zostało uratowanych przez USS ***Barnegat***.

U 200
- (20.08.1942), 22.12.1942, 24.06.1943, 4. U–Fl. (BS, grudzień 1942–czerwiec 1943), 12. U–Fl. (B, czerwiec 1943),
- *Kptlt. Heinrich Schonder (grudzień 1942–czerwiec 1943),
- AK 59°00'N / 26°18°??'W, zatopiony na płn. Atlantyku na południowy zachód od Islandii bombami amerykańskiego samolotu, zginęła cała załoga (62 osoby).

U 847
- (05.09.1942), 23.01.1943, 27.08.1943, 4. U–Fl. (BS, styczeń–czerwiec 1943), 12. U–Fl. (B, BZ, lipiec–sierpień 1943),
- Kptlt. Friedrich Guggenberger (styczeń–luty 1943), Kptlt. Jost Metzler (luty–lipiec 1943), *Kptlt. Herbert Kuppisch (lipiec–sierpień 1943),
- DF 28°19'N / 37°58'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od Azorów samonaprowadzającą się akustycznie torpedą typu NO–94 *Fido* samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Card***, zginęła cała załoga — 62 (63?) osoby.

U 848
- (6.10.1942), 10(20?).02.1943, 5.11.1943, 4. U–Fl. (BS, luty–lipiec 1943), 12. U–Fl. (B, sierpień–listopad 1943),
- Kpt. Wilhelm Rollmann (luty–listopad 1943),
- FL 10°09'S / 18°??'W, zatopiony na południowym Atlantyku na południowy zachód od Ascension (Wyspy Wniebowstąpienia) bombami sześciu amerykańskich samolotów, zginęło 63 (64?) członków załogi, jedna osoba została odnaleziona po czterech tygodniach od zatopienia **U 848** (zmarła po kilkunastu dniach).

U 849
- (31.10.1942), 11.03.1943, 25.11.1943, 4. U–Fl. (BS, marzec–wrzesień 1943), 12. U–Fl. (B, październik–listopad 1943),
- *Kptlt. Heinz Otto Schultze (marzec–listopad 1943),
- FN 06°30'S / 05°40'W, zatopiony na środkowym Atlantyku na zachód od ujścia rzeki Kongo bombami amerykańskich samolotów, zginęła cała załoga (63 osoby).

U 850
- (07.12.1942), 17.04.1943, 20.12.1943, 4. U–Fl. (BS, kwiecień–październik 1943), 12. U–Fl. (B, październik–grudzień 1943),
- Kpt. Klaus Ewerth (kwiecień–grudzień 1943),
- DF 32°54'N / 37°01'W, zatopiony na północnym Atlantyku na zachód od Madery bombami pięciu samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Bogue***, zginęła cała załoga (66 osób).

U 851
- (15.01.1943), 21.05.1943, 27(?).03.1944, 4. U–Fl. (BS, maj 1943–styczeń 1944), 12. U–Fl. (B, luty–marzec 1944),
- Kpt. Hannes Weingärtner (maj 1943–marzec 1944),
- ?°N / ?°W, zaginął na północnym Atlantyku, prawdopodobnie w rejonie na południowy wschód od Nowej Funlandii, zginęła cała załoga (70 osób). **U 851** miał operować na Oceanie Indyjskim. Zgodnie z „O. K. M. / 2.Skl. / B. d. U. op G 8626 A 5" z dnia 20.07.1944 jako oficjalny dzień zatopienia podaje się 6.08.1944. Ostatni meldunek radiowy od **U 851** pochodzi z 27.03.1944. Brytyjczycy podają jako datę zniszczenia **U 851** marzec 1944 roku.

U 852
- (28.01.1943), 15.06.1943, 3.05.1944, 4. U–Fl. (BS, czerwiec 1943–styczeń 1944), 12. U–Fl. (B, luty–maj 1944),
- Kptlt. Heinz Wilhelm Eck (czerwiec 1943–maj 1944),
- MP 09°32'N / 50°59'O, samozatopiony (wyrzucony na brzeg) na Morzu Arabskim w rejonie wybrzeża Somalii na skutek uszkodzeń bombami dwóch brytyjskich samolotów, zginęło siedmiu członków załogi, 45 członków załogi dostało się do niewoli. W dniu 30.11.1945 wyrokiem wojskowego sądu Aliantów w Hamburgu zostali rozstrzelani trzej członkowie załogi **U 852**, byli to: Kptlt. Heinz Wilhelm Eck, II.WO Ltn. z. See (?) Hoffmann oraz lekarz pokładowy (?) Weispfennig. Wszyscy trzej zostali oskarżeni o zastrzelenie rozbitków z zatopionego 13 marca brytyjskiego statku ***Peleus***.

U 859

- (2.03.1943), 8.07.1943, 23.09.1944,
  4. U–Fl. (BS, lipiec 1943–marzec 1944),
  12. U–Fl. (B, kwiecień–wrzesień 1944),
- *Kptlt. Johann Jebsen (lipiec 1943–wrzesień 1944),
- LF 05°46'N / 100°04'O, zatopiony na Oceanie Indyjskim na wodach Cieśniny Malakka w rejonie Penang torpedami brytyjskiego okrętu podwodnego ***Trenchant***, zginęło 47 członków załogi, dziewięciu dostało się do niewoli. **U 859** był pierwszym *U–Bootem* wyposażonym w *Schnorchel*, operującym na Oceanie Indyjskim.

U 860

- (23.03.1943), 12.08.1943, 15.06.1944,
  4. U–Fl. (BS, sierpień 1943–marzec 1944),
  12. U–Fl. (B, kwiecień–czerwiec 1944),
- Kpt. Paul Büchel (sierpień 1943–czerwiec 1944),
- GF 25°27'S / 05°30'W, zatopiony na południowym Atlantyku na południe od Wyspy Świętej Heleny bombami samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Solomons***, zginęło 44 członków załogi, 21 zostało uratowanych (jeden zmarł w wyniku odniesionych ran na pokładzie lotniskowca ***Solomons***). **U 860** przewoził w swoim rejsie do wschodniej Azji ładunek rtęci dla Japonii.

U 861

- (29.04.1943), 2.09.1943, 6.05.1945,
  4. U–Fl. (BS, wrzesień 1943–marzec 1944),
  12. U–Fl. (B, kwiecień–wrzesień 1944),
  33. U–Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kpt. Jürgen Oesten (wrzesień 1943–maj 1945),
- skreślony ze stanu floty w Trondheim. W dniu przepłynął do Lisahally. Zatopiony w operacji „Deadlight".

U 862

- (5.06.1943), 7.10.1943, 6.05.1945,
  4. U–Fl. (BS, październik 1943–kwiecień 1944),
  12. U–Fl. (B, maj–wrzesień 1944),
  33. U–Fl. (B, październik 1944–maj 1945),
- Kpt. Heinrich Timm (październik 1943–maj 1945),
- przekazany w Singapurze Japończykom. W dniu 15.07.1945 wcielony do floty japońskiej jako **I 502**. Skapitulował w sierpniu 1945 roku w Singapurze. Został zatopiony przez Brytyjczyków 13.02.1946 w rejonie Singapuru. W rejsie do wschodniej Azji przewoził ładunek rtęci przeznaczony dla Japonii. W rejsie powrotnym (który nie doszedł do skutku ze względu na kapitulację) miał przewieźć do Niemiec ładunek surowców strategicznych (wolfram, molibden, opium, cyna, kauczuk).

U 863

- (29.06.1943), 3.11.1943, 29.09.1944,
  4. U–Fl. (BS, listopad 1943–czerwiec 1944),
  12. U–Fl. (B, lipiec–wrzesień 1944),
- *Kptlt. Dietrich van der Esch (listopad 1943–wrzesień 1944),
- FK 10°45'S / 25°30'W, zatopiony na południowym Atlantyku bombami dwóch amerykańskich samolotów, zginęła cała załoga (69 lub 68? osób).

U 864

- (12.08.1943), 9.12.1943, 9.02.1945,
  4. U–Fl. (BS, grudzień 1943–październik 1944),
  33. U–Fl. (listopad 1944–luty 1945),
- *Kpt. Rolf Reimar Wolfram (grudzień 1943–luty 1945),
- AN 60°46'N / 04°35'O, zatopiony na Morzu Arktycznym na zachód od Bergen torpedami brytyjskiego okrętu podwodnego ***Venturer***, zginęła cała załoga (73 osoby). **U 864** płynął w kierunku Japonii, na pokładzie znajdował się Kptlt. Sven Plass, który był specjalistą od spraw szyfrów i kodowania i miał w Japonii brać udział w procesie przeciwko radzieckiemu szpiegowi dr Sorge jako ekspert.

U 871

- (7.09.1943), 15.01.1944, 26.09.1944,
  4. U–Fl. (BS, styczeń–lipiec 1944),
  12. U–Fl. (B, sierpień–wrzesień 1944),

Zdjęcia na tej stronie: Zbiórka załogi U 200 w dniu 12 czerwca 1943 roku przed wypłynięciem w rejs bojowy. Pożegnanie przez szefa 12. U–Fl K. Kpt. K. Scholtza w Kilonii.

(wszystkie zdjęcia via Autor)

Ta i sąsiednia strona: Sekwencja zdjęć z wyjścia U 200 (typ „IX D2") w rejs 12 czerwca 1943 roku.

Powyżej: Kptlt. Schonder starym zwyczajem pije pierwszy łyk, a resztę wina przeznacza dla Neptuna.

Powyżej po lewej: Dowódca — Kptlt. Schonder stojący z otwartą butelką wina.

(oba zdjęcia via Autor)

- *Kptlt. Erwin Ganzer (styczeń–wrzesień 1944),
- BD 43°18'N / 36°28'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Azorów bombami brytyjskich samolotów, zginęła cała załoga (69 osób).

U 872

- (20.10.1943), 10.02.1944, 10.08.1944, 4. U–Fl. (BS),
- Kptlt. Peter Ottmar Grau (luty–lipiec 1944),
- skreślony ze stanu floty na skutek uszkodzeń bombami, w dniu 29.07.1944 w Bremen podczas ataku amerykańskich samolotów bombowych zginął jeden członek załogi. Pod koniec 1944 roku był złomowany.

U 873

- (16.11.1943), 1.03.1944, 16.05.1945,
  4. U–Fl. (BS, marzec 1944–styczeń 1945),
  33. U–Fl. (B, luty–kwiecień 1945),
- Kptlt. Friedrich Steinhoff (marzec 1944–maj 1945),
- 43°04'N / 70°43'W, skapitulował wpływając do Portsmouth (USA). W 1948 roku złomowany. W trakcie przewożenia do obozu jenieckiego popełnił samobójstwo Kptlt. Friedrich Steinhoff.

U 874

- (21.12.1943), 8.04.1944, 29.05.1945,
  4. U–Fl. (BS, kwiecień 1944–luty 1945),
  33. U–Fl. (BB, marzec–maj 1945),
- Oblt. z. See Theodor Petersen (kwiecień 1944–maj 1945),
- skapitulował w Horten, następnie przepłynął do Lisahally. Zatopiony w operacji „Deadlight". **U 874** był przygotowywany do rejsu do portów wschodniej Azji, do którego nie doszło ze względu na kapitulację.

U 875

- (16.02.1944), 21.04.1944, 30.05.1945,
  4. U–Fl. (BS, kwiecień 1944–luty 1945),
  33. U–Fl. (BB, marzec–maj 1945),
- Oblt. z. See Theodor Petersen (kwiecień 1944–maj 1945),
- skapitulował w Bergen, następnie przepłynął do Lisahally. Zatopiony w operacji „Deadlight". **U 875** był przygotowywany do rejsu do portów wschodniej Azji, do którego nie doszło ze względu na kapitulację.

U 876

- (29.02.1944), 24.05.1944, 4.05.1945, 4. U–Fl. (BS),
- Kptlt. Rolf Bahn (maj 1944–maj 1945),
- AO 54°28'N / 09°54'O, okręt został samozatopiony na Morzu Bałtyckim na wodach Zatoki Eckernförde, operacja „Regenbogen". W dniu 9.04.1945 został uszkodzony podczas ataku bombowego brytyjskich samolotów.

Okręty podwodne typu „IX D/42"

U 883

- (28.04.1944), 27.03.1945, 21.06.1945, 4. U–Fl. (BS),
- Oblt. z. See Johannes Uebel (marzec–maj 1945),
- skapitulował w Wilhelmshaven (inne źródła podają, że w momencie kapitulacji przerwał rejs do Norwegii i wpłynął do Cuxhaven i następnie przepłynął do Wilhelmshaven), a następnie do Lisahally. Zatopiony w operacji „Deadlight".

Okręty podwodne typu „XB"

U 116

- (3.05.1941), 26.07.1941, po 6.10.1942,
  2. U–Fl. (BS, lipiec 1941–styczeń 1942),
  1. U–Fl. (BS, styczeń–kwiecień 1942,
  B, kwiecień–październik 1942),
- Kpt. Werner von Schmidt (lipiec 1941–wrzesień 1942),
  Oblt. z. See Wilhelm Grimme (wrzesień–październik 1942),
- ?°N / ?°W, zaginął na północnym Atlantyku z nieznanej przyczyny, (oficjalnie przyjęta data zatonięcia 15.10.1942). **U 116** przeprowadzał, poza akcjami stawiania min, także rejsy jako tankowiec–zaopatrzeniowiec. W pierwszym rejsie bojowym (16.05.1942–9.06.1942) działał w kwadracie marynarki „CC" i zaopatrzył w paliwo: **U 590**, **U 406**, **U 94**, **U 124**, **U 569**, **U 96**, w drugim (27.06.1942–23.08.1942) w kwadracie marynarki „ES" zaopatrzył: **U 582**, **U 130**, **U 507**, **U 572**, **U 752**, w trzecim (22.09.1942–08?.10.1942) w kwadracie marynarki „BD" zaopatrzył: **U 618**, **U 356**, **U 221**, **U 258**, **U 43**, **U 106**, po czym zaginął.

U 117

- (26.07.1941), 25.10.1941, 7.08.1943,
  2. U–Fl. (BS, październik 1941–14.1942),
  1. U–Fl. (BS, luty–wrzesień 1942,
  B, październik 1942),
  11. U–Fl. (B, październik–listopad 1942),
  12. U–Fl. (B, listopad 1942–sierpień 1943),
- Kpt. Hans Werner Neumann (październik 1941–sierpień 1943),
- CD 39°42'N / 38°21'W, zatopiony na północnym Atlantyku bombami (samonaprowadzającą się akustycznie torpedą typu NO–94 *Fido?*) pięciu samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Card*** podczas zaopatrywania w paliwo **U 66**, zginęła cała załoga (62 osoby). **U 117** przeprowadzał poza akcjami stawiania min, także rejsy jako tankowiec–zaopatrzeniowiec. W pierwszym rejsie bojowym (21.09.1942–1.10.1942) prowadził tylko działalność minową, w drugim (17.10.1942–22.11.1942) po przeprowadzeniu operacji stawiania min działał w kwadracie marynarki „BD", gdzie zaopatrzył: **U 753**, **U 454** (w trakcie operacji tankowania w dniu 8.11.1942 zgi-

nął jeden oficer z załogi **U 117**), **U 402**, **U 381**, **U 438**, **U 89**, **U 521**, **U 624**, **U 606**,**U 84**, w trzecim (23.12.1942–24.12.1942) uszkodzeniu uległy jego urządzenia radarowe i powrócił do bazy gdzie dokonano naprawy. Wyruszył ponownie (24.12.1942–7.02.1943). Działał w kwadracie marynarki „BD", gdzie zaopatrzył: **U 628**, **U 336**, **U 524**, **U 435**,**U 591**, **U 662**, **U 706**, **U 455**, **U 260**, **U 662**. W czwartym rejsie (31.03.1943–13.05.1943) po przeprowadzeniu operacji stawiania min działał w kwadracie „DG", gdzie zaopatrzył: **U 518**, **U 516**, **U 185**, **U 506**, **U 68**, **U 509**, **U 160**, **U 183**, **U 460**; w piątym (22.07.1943–07.08.1943) został po akcji stawiania min w rejonie Nowego Jorku zatopiony w trakcie operacji zaopatrzeniowej z **U 66**.

U 118

- (23.09.1941), 6.12.1941, 12.06.1943,
  4. U–Fl. (BS, grudzień 1941–wrzesień 1942),
  10. U–Fl. (B, wrzesień–październik 1942),
  12. U–Fl. (B, październik 1942–czerwiec 1943),
- Kpt. Werner Czygan (grudzień 1941–czerwiec 1943),
- DG 30°49'N / 33°49°'W, zatopiony na północnym Atlantyku na zachód od wysp Kanaryjskich bombami ośmiu samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Bogue***, zginęło 43 członków załogi, a 16 dostało się do niewoli. **U 118** przeprowadzał, poza akcjami minowania, także rejsy jako tankowiec–zaopatrzeniowiec. W pierwszym rejsie bojowym (21.09.1942–16.10.1942) w kwadracie marynarki „BD", gdzie zaopatrzył: **U 410**, **U 607**, **U 216**, **U 615**, **U 599**, w drugim (12.11.1942–13.12.1942) w kwadratach marynarki „DH" oraz „DG" zaopatrzył: **U 155**, **U 564**, **U 519**, **U 86**, **U 92**, **U 653**, **U 160**, **U 105**, **U 124**, w trzecim (25.01.1943–26.02.1943) po przeprowadzeniu operacji stawiania min działał w kwadracie marynarki „DG", gdzie zaopatrzył: **U 758**, **U 175**, **U 214**, **U 558**, **U 258**, **U 202**, **U 87**, **U 264**, **U 504**, w czwartym (25.05.1943–12.06.1943) po przeprowadzeniu operacji stawiania min działał w kwadracie marynarki „DG", gdzie zaopatrzył: **U 518**, **U 516**, **U 185**, **U 506**, **U 68**, **U 509**, **U 183**, **U 460**, w czwartym rejsie (22.07.1943–12.06.1943) przeprowadził akcje stawiania min, a następnie działał w kwadracie marynarki „DG", gdzie przeprowadził prace remontowe na **U 758** i został następnie w kwadracie „DG 47" zatopiony.

U 119

- (6.01.1942), 2.04.1942, 26.06.1943,
  4. U–Fl. (BS, kwiecień 1942–styczeń 1943),
  12. U–Fl. (B, styczeń–czerwiec 1943),
- Kptlt. Alois Zech (kwiecień 1942–kwiecień 1943),
  *Kptlt. Horst Tessen von Kameke (kwiecień–czerwiec 1943),
- BE 44°59'N / 12°24'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Przylądka Ortegal bombami głębinowymi i taranowaniem brytyjskiego sloopa ***Starling***, zginęła cała załoga (57 osób). **U 119** przeprowadzał poza akcjami minowania także rejsy bojowe jako tankowiec–zaopatrzeniowiec. W pierwszym (10.02.1943–1.04.1943) po przeprowadzeniu akcji stawiania min działał w kwadracie marynarki „BD", gdzie zaopatrzył: **U 608**, **U 377**, **U 757**, **U 359**, **U 659**, **U 405**, **U 448**, **U 566**, **U 616**, **U 638**, **U 603**, **U 590**, w drugim (25.04.1943–24.06.1943) po wykonaniu akcji stawiania min działał w kwadracie „BD", gdzie zaopatrzył: **U 954**, **U 638**, **U 92**, **U 584**, **U 614**, **U 383**, podczas marszu do bazy w kwadracie „CD" zaopatrzył **U 603**. Następnie płynął do bazy wraz z uszkodzonym **U 449** i **U 650** aż do chwili zatonięcia.

U 219

- (6.10.1942), 12.12.1942, 9.05.1945,
  4. U–Fl. (BS, grudzień 1942–lipiec 1943),
  12. U–Fl. (BZ, lipiec 1943–wrzesień 1944),
  33. U–Fl. (BT, październik 1944–maj 1945),
- Kpt. Walter Burghagen (grudzień 1942–maj 1945),
- przekazany marynarce wojennej Japonii, gdzie służył od 15.07.1945 jako **I 505** (skapitulował w sierpniu 1945 w Djakarcie). Wykonywał także zadania zaopatrzeniowe, w trakcie pierwszego rejsu bojowego (17.10.1943–1.01.1944) zaopatrzył: **U 91**, **U 510**, **U 170**, **U 103**, **U 172**, w drugim (przebudowany do celów transportowych i wyposażony w *Schnorchel*) wyruszył z Bordeaux 23.08.1944 i dnia 12.12.1944 wpłynął do Djakarty.

U 220

- (16.01.1943), 27.03.1943, 28.10.1943,
  4. U–Fl. (BS, marzec–sierpień 1943),
  12. U–Fl. (BM, BZ, sierpień–październik 1943),
- *Oblt. z. See Bruno Barber (marzec–październik 1943),
- BD 48°53'N+33°30'W, zatopiony na północnym Atlantyku bombami dwóch samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Block Island***, zginęła cała załoga: 56 (53, 51?) osób. Podczas pierwszego rejsu bojowego (rozpoczęty 8.09.1943) po wykonaniu zadań stawiania min, działał w kwadracie marynarki „BD" jako zaopatrzeniowiec (paliwo w tym celu miał otrzymać od **U 455** i **U 488**). Zaopatrzył tylko **U 603** po czym został zatopiony.

U 233

- (8.05.1943), 22.09.1943, 5.07.1944,
  4. U–Fl. (BS, wrzesień 1943–maj 1944),
  12. U–Fl. (BM, czerwiec–lipiec 1944),
- Kptlt. Hans Steen (wrzesień 1943–lipiec 1944),
- CB 42°16'N / 59°49'W, zatopiony na północnym Atlantyku na wschód od Halifaxu bombami głębinowymi, ogniem artylerii oraz taranowaniem amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Baker*** oraz ***Thomas***; zginęło 32 członków załogi. Zatopienie nastąpiło w kwadracie marynarki „CB 34".

U 234

- (23.12.1943), 2.03.1944, 16(19?).05.1945,
  5. U–Fl. (BS, marzec 1944–luty 1945),
  33. U–Fl. (B, marzec–maj 1945),
- Kptlt. Johann H. Fehler (marzec 1944–maj 1945), Kptlt. Fritz Fabricius (grudzień 1944–luty 1945) (?),

Poniżej po lewej: U 200 w Kilonii 12 czerwca 1943 roku.

Poniżej: Załoga U 200 w trakcie pożegnania.

(oba zdjęcia via Autor)

Pożegnanie przez szefa 12. U–Fl K. Kpt. K. Scholtza w Kilonii załogi U 200 w dniu 12 czerwca 1943 roku przed wypłynięciem w kolejny rejs bojowy.

(via Autor)

- skapitulował wpływając do Portsmouth / New Hampshire. Był w drodze do portów wschodniej Azji. Amerykańskie niszczyciele eskortowały **U 234** już w odległości 500 mil morskich od Nowej Funlandii. Po wejściu na pokład *U–Boota* Amerykanie odkryli: rudę uranu przeznaczoną dla japońskiego programu budowy bomby atomowej, dwóch japońskich oficerów (byli to przejęci przez **U 180** w 1943 roku na Oceanie Indyjskim specjaliści od spraw budownictwa okrętowego — Kpt. Tomonaga oraz F. Kpt. Tetsuchiro Emil (niektóre źródła podają, że w momencie poddania się **U 234** Japończycy popełnili harakiri), niemieckiego cywilnego eksperta rakietowego (A4/V2), trzech generałów *Luftwaffe* (jednym z nich był Ulrich Kessler) oraz ukryte 5.000.000$ (amerykańskie). **U 234** został zatopiony w listopadzie 1946 roku podczas testów marynarki wojennej USA na północnym Atlantyku w pobliżu Przylądka Cod.

U 870 (typu „IX C") sfotografowany 2 lutego 1944 roku podczas uroczystości wcielenia do służby w Bremen.

(via Autor)

Okręty podwodne typu „XIV"

U 459

- (13.09.1941), 15.11.1941, 24.07.1943,
  4. U–Fl. (BS, listopad 1941–marzec 1942),
  10. U–Fl. (BZ, kwiecień–październik 1942),
  12. U–Fl. (BZ, listopad 1942–lipiec 1943),
- Kpt. Georg von Wilamowitz Möllendorf (listopad 1941–lipiec 1943),
- BF 45°53'N / 10°38'W, samozatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Przylądka Ortegal po uszkodzeniach zadanych bombami przez dwa samoloty (RAF Sqn. 172), zginęło 19 (20?) członków załogi, 41 zostało uratowanych. **U 459** był tankowcem–zaopatrzeniowcem i zaopatrywał w trakcie swoich rejsów bojowych inne *U–Booty* (oprócz paliwa dostarczał także na inne okręty podwodne: prowiant, zapasowe torpedy oraz, o ile było to potrzebne, lekarza). W trakcie pierwszego rejsu bojowego (21.03.1942–15.05.1942) działając w kwadracie marynarki „CC" zaopatrzył: **U 108**, **U 333**, **U 564**, **U 98**, **U 571**, **U 352**, **U 566**, **U 69**, **U 594**, **U 572**, **U 558**, **U 751**, **U 103**, **U 753**, w trakcie drugiego (6.06.1942–20.07.1942) działając w kwadratach marynarki „CD" oraz „CC" zaopatrzył: **U 558**, **U 753**, **U 566**, **U 203**, **U 106**, **U 432**, **U 653**, **U 135**, **U 575**, **U 571**, **U 134**, **U 437**, **U 84**, **U 107**, **U 404**, **U 754**, **U 128**, w trakcie trzeciego rejsu (19.08.1942–5.11.1942) działając w kwadracie marynarki „GG" (zaopatrywał *U–Booty* działające w grupie „Eisbär") zaopatrzył: **U 172**, **U 68**, **U 504**, **U 159**,

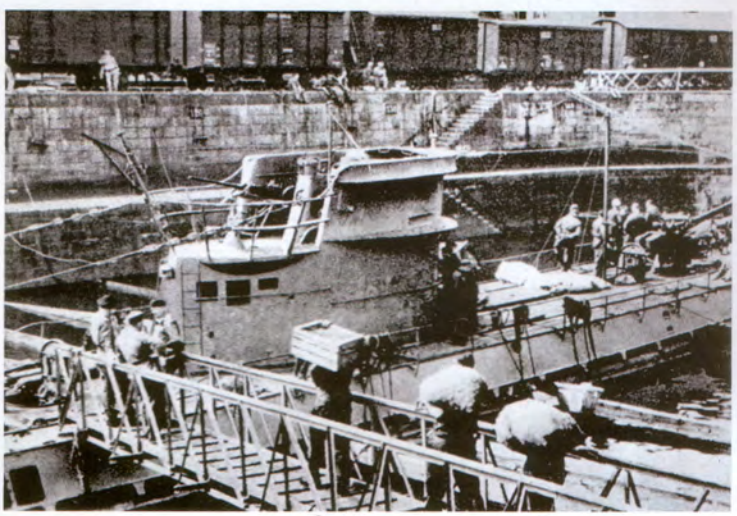
Dowódca U 200 Kptlt. Schonder z żoną w Kilonii w dniu 12 czerwca 1943 roku. *(via Autor)*

Po prawej: Pożegnanie przez szefa 12. U–Fl. K.Kpt. K. Scholtza w Kilonii załogi U 200 w dniu 12 czerwca 1943 roku przed wypłynięciem w kolejny rejs bojowy. *(via Autor)*

U 107, **U 333**, **U 552**, **U 125**, **UD 5**, **U 506**, **U 174**, podczas powrotu do bazy był sam zaopatrywany przez **U 462**, w trakcie czwartego (20.12.1942–8.03.1941) działając w kwadracie marynarki „GG" zaopatrzył: **U 564**, **U 185**, ***Cagni*** (włoski okręt podwodny), **U 516**, **U 509**, **U 506**, **U 160**, **U 513**, w trakcie piątego (21.04.1943–04.06.1943) działając w kwadratach marynarki „AK" oraz „BD" zaopatrzył: **U 306**, **U 258**, **U 168**, **U 648**, **U 381**, **U 226**, **U 260**, **U 378**, **U 448**, **U 454**, **U 436**, **U 709**, **U 569**, **U 466**, **U 402**, **U 650**, **U 262**, **U 129**, **U 403**, **U 305**, **U 92**, w trakcie szóstego miał zaopatrywać *U–Booty* w kwadracie marynarki „DE". Rejs ten rozpoczął się w dniu 22.07.1943 wyjściem z bazy w Le Verdon (w pobliżu Bordeaux) wraz z **U 117** i **U 461** (zawrócił z powodu defektu) w eskorcie trzech niszczycieli (**Z 24**, **Z 32**, **Z 37**), które eskortowały je do kwadratu marynarki „BF 4751". W dniu 24.07.1943 **U 459** został po ataku dwóch samolotów samozatopiony, jeden z atakujących *Wellingtonów* został strącony i spadł na dziobową część **U 459** (!), co w połączeniu z wybuchem jego dwóch bomb głębinowych stało się przyczyną jego straty.

U 460

- (13.09.1941), 24.12.1941, 4.10.1943,
  4. U–Fl. (BS, grudzień 1941–czerwiec 1942),
  10. U–Fl. (BZ, czerwiec–październik 1942),
  12. U–Fl. (BZ, listopad 1942–październik 1943),
- Kptlt. Friedrich Schäfer (grudzień 1941–sierpień 1942),
  *Kptlt. Ebe Schnoor (sierpień 1942–październik 1943),
- BD 43°13'N / 28°58'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północ od Azorów bombami samolotu pokładowego amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Card***, zginęło 62 członków załogi, dwóch (jeden?) członków załogi uratował **U 264**. **U 460** był tankowcem–zaopatrzeniowcem i zaopatrywał w trakcie swoich rejsów bojowych inne *U–Booty* (oprócz paliwa dostarczał także na inne *U–Booty*: prowiant, zapasowe torpedy oraz — w razie potrzeby — lekarza). W trakcie pierwszego rejsu bojowego (7.06.1942–30.07.1942) działając w kwadratach marynarki „BD" oraz „CC" zaopatrzył następujące *U–Booty*: **U 132**, **U 89**, **U 406**, **U 96**, **U 576**, **U 173**, **U 402**, **U 171**, **U 458**, **U 584**, **U 202**, **U 126**, **U 509**, **U 508**, w trakcie drugiego



Załadunek prowiantu na okręt podwodny typu „IX C" przed wyruszeniem w kolejny rejs bojowy. *(via Autor)*

Oba zdjęcia: Załadunek prowiantu przed wyruszeniem w rejs bojowy. W głębi widoczne jest ładowanie torpedy przez luk torpedowy.

(oba zdjęcia via Autor)

(2.09.1942–14.10.1942) działając w kwadratach marynarki „DF" oraz „DT" zaopatrzył: **U 155**, **U 66**, **U 201**, **U 511**, **U 332**, **U 109**, **UD 5**, **U 107**, **U 333**, **U 406**, **U 87**, **U 590**, **U 178**, **U 507**, w trakcie trzeciego (16.11.1942–19.12.1942) działając w kwadracie marynarki „BD" zaopatrzył: **U 383**, **U 454**, **U 84**, **U 606**, **U 753**, **U 224**, **U 43**, **U 106**, **U 608**, **U 623**, **U 611**, **U 373**, **U 445**, **U 663**, **U 67**, **U 183**, w trakcie czwartego (31.01.1943–12.03.1943) działając w kwadratach marynarki „AK" oraz „BD" zaopatrzył: **U 706**, **U 632**, **U 414**, **U 594**, **U 608**, **U 135**, **U 454**, **U 89**, **U 614**, **U 456**, **U 606**, **U 303**, **U 226**, **U 607**, **U 383**, **U 403**, **U 525**, **U 223**, **U 183**, w trakcie piątego rejsu (24.04.1943–26.06.1943) działając w kwadracie marynarki „ES" zaopatrzył: **U 183**, **U 126**, **U 123**, **U 105**, **U 154**, **U 515**, **U 511**, **U 513**, **U 118**, **U 758**, **U 92**, **U 214**, w trakcie szóstego (30.08.1943–4.10.1943), działając w kwadracie marynarki „BD" zaopatrzył: **U 260**, **U 645**, **U 386**, **U 305**, **U 338**, **U 170**, **U 610**, **U 448**, **U 422**, **U 264**. W trakcie zaopatrywania **U 264** w kwadracie marynarki „BD 97" (w grupie były w tym czasie także **U 455** i **U 422**) nastąpił atak samolotu pokładowego lotniskowca eskortowego ***Card***. **U 455** oraz **U 264** udało się zanurzyć, a **U 460** oraz **U 422** zostały zatopione przez samoloty (w ataku brały udział w sumie cztery maszyny).

U 461

- (8.11.1941), 30.01.1942, 30.07.1943,
  4. U–Fl. (BS, styczeń–czerwiec 1942),
  10. U–Fl. (BZ, czerwiec–październik 1942),
  12. U–Fl. (BZ, listopad 1942–lipiec 1943),
- Oblt. z. See Hinnrich Oskar Bernbeck (styczeń–kwiecień 1942),
  Kpt. Wolf Stiebler (kwiecień 1942–lipiec 1943),
- BF 45°33'N / 10°47'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Przylądka Ortegal bombami australijskiej łodzi latającej typu *Sunderland* (RCAF Sqn. 461), zginęło 53 (54?, 55?) członków załogi, a 15 zostało uratowanych. **U 461** był tankowcem–zaopatrzeniowcem i zaopatrywał w trakcie swoich rejsów bojowych inne *U–Booty* (oprócz paliwa dostarczał także na inne *U–Booty*: prowiant, zapasowe torpedy oraz — w razie potrzeby — lekarza). W trakcie pierwszego rejsu bojowego (28.06.1942–19.08.1942) działając w kwadracie marynarki „CC" zaopatrzył następujące *U–Booty*: **U 332**, **U 161**, **U 71**, **U 454**, **U 43**, **U 597**, **U 607**, **U 552**, **U 704**, **U 437**, **U 379**,

Küstenjägertrupp **na pokładzie U 200 (typ „IX D2"); od lewej: Lt. Hens Brugmann, Obgfr. Rudolf Otto, Uffz. Bill Fesg, Obgrf. Reinhard Schneider, Fw. Wilfried Moll (pali papierosa).**

(via Autor)

Załadunek (prawdopodobnie bezpieczników) poprzez luk torpedowy przed wyruszeniem w rejs bojowy.

(via Autor)

U 86, **U 558**, w trakcie drugiego (7.09.1942–18.10.1942) działając w kwadracie marynarki „BC" zaopatrzył: **U 92**, **U 211**, **U 380**, **U 411**, **U 96**, **U 407**, **U 91**, **U 404**, **U 594**, **U 584**, **U 171**, **U 164**, **U 217**, **U 558**, **U 160**, w trakcie trzeciego 19.11.1942–03.01.1943) działając w kwadracie marynarki „ER" zaopatrzył: **U 515**, **U 519**, **U 185**, **U 505**, **U 504**, **U 552**, **U 161**, **U 159**, **U 172**, **U 126**, **U 178**, **U 174**, **U 134**, **U 176**, **U 125**, w trakcie czwartego (13.02.1943–22.03.1943) działając w kwadracie marynarki „DF" zaopatrzył: **U 552**, **U 511**, **U 87**, **U 382**, **U 43**, **U 558**, **U 202**, **U 569**, **U 504**, **U 66**, **U 106**, **U 521**, w trakcie piątego rejsu (20.04.1943–31.05.1943) działając w kwadratach marynarki „AK" oraz „BD" zaopatrzył: **U 631**, **U 267**, **U 610**, **U 706**, **U 108**, **U 532**, **U 598**, **U 662**, **U 266**, **U 707**, **U 264**, **U 413**, **U 552**, **U 218**, **U 221**, **U 666**, **U 228**, **U 642**, **U 603**, **U 217**, w trakcie szóstego miał działać w kwadracie marynarki „FD". Wypłynął w dniu 22.07.1943, lecz ze względu na uszkodzenia musiał zawrócić. W dniu 27.07.1943 wypłynął ponownie z Bordeaux wraz z **U 462** i **U 504**. W dniu 30.07.1943 w kwadracie „BF 71" *U–Booty* zostały zauważone przez samolot (wezwał na pomoc inne maszyny) i po kilku atakach **U 461** (patrz **U 462**) został zniszczony.

U 462

- (29.11.1941), 5.03.1942, 30.07.1943,
  4. U–Fl. XIV (BS, marzec–lipiec 1942),
  10. U–Fl. (BZ, sierpień–październik 1942),
  12. U–Fl. (BZ, listopad 1942–lipiec 1943),
- Oblt. z. See Bruno Vowe (marzec 1942–lipiec 1943),
- BF 45°33'N / 10°48'W, samozatopiony na północnym Atlantyku na północny wschód od Przylądka Ortegal po uszkodzeniach bombami zadanych przez australijskie łodzie latające typu *Sunderland* (RCAF Sqn. 461) oraz ogniem artyleryjskim brytyjskich sloopów ***Kite***, ***Wild Goose***, ***Woodcock***, ***Woodpecker*** oraz ***Wren***; zginął jeden członek załogi, a 64 zostało uratowanych. **U 462** był tankowcem–zaopatrzeniowcem i zaopatrywał w trakcie swoich rejsów bojowych inne *U–Booty* (oprócz paliwa dostarczał: prowiant, zapasowe torpedy oraz — w razie potrzeby — lekarza). W trakcie pierwszego rejsu bojowego (25.07.1942–7.12.1942) działając w kwadracie „CD" zaopatrzył następujące *U–Booty*: **U 609**, **U 558**, **U 94**, **U 373**, **U 569**, **U 176**, **U 755**, **U 596**, **U 135**, **U 98**, **U 163**, **U 512**, **U 516**, **U 86**, **U 173**, **U 600**, **U 203**, w trakcie drugiego rejsu (18.10.1942–7.12.1942) działając w kwadratach „DS" oraz „EH" zaopatrzył: **U 459**, **U 506**, **U 125**, **UD 5**, **U 516**, **U 156**, **U 107**, **U 590**, **U 87**, **U 128**, **U 332**, **U 134**, **U 552**, **UD 3**, **U 86**, **U 505**, w trakcie trzeciego rejsu rozpoczętego w dniu 20.01.1943 miał działać w kwadracie „DF", lecz na skutek uszkodzeń w dniu 22.01.1943 powrócił do bazy. W trzecim rejsie (19.02.1943–11.03.1943) działał w kwadracie marynarki „BD", gdzie zaopatrzył: **U 358**, **U 707**, **U 303**, **U 604**, **U 454**, **U 628**, **U 332**, **U 603**, **U 383**, **U 753**, **U 226**, **U 91**, **U 621**, **U 653**, **U 600**, **U 180**, **U 468**,

Po lewej: Załadunek prowiantu na okręt podwodny typu „IX C" przed wyruszeniem w rejs bojowy.

Poniżej: Załadunek nowych map nawigacyjnych na niemiecki okręt podwodny.

(oba zdjęcia via Autor)

K. Kpt. Wolfgang Lüth

(via Autor)

K. Kpt. Reinhard Herdegen

(via Autor)

K. Kpt. Henrich Liebe

(via Autor)

K. Kpt. Karl Friedrich Merten

(via Autor)

K. Kpt. Klaus Scholtz

(via Autor)

K. Kpt. Victor Schütze

(via Autor)

w trakcie czwartego (1.04.1943–24.04.1943) działając w kwadracie „BD" zaopatrzył: **U 413**, **U 415**, **U 381**, **U 86**, **U 229**, **U 438**, **U 523**, **U 598**, **U 134**, **U 306**, **U 631**, **U 706**, **U 260**, **U 487**. Pierwsze wypłynięcie do piątego rejsu bojowego w dniu 20.06.1943 zakończyło się uszkodzeniami zadanymi przez pięć samolotów w kwadracie „CF 81" i powrotem do bazy (zginął jeden członek załogi, a czterech odniosło rany), podobnie drugie (28.06.1943–6.07.1943) — zakończyło się uszkodzeniami zadanymi przez samoloty w kwadracie „CF 81" i kolejnym powrotem do bazy. Trzecie wypłynięcie w dniu 13.07.1943 nie powiodło się — okręt powrócił do bazy po ataku lotniczym. W czwartej próbie dnia 27.07.1943 (planowano działanie zaopatrzeniowe w kwadracie „EH 20") wypłynął razem z **U 461** i **U 504** i dnia 30.07.1943 został ostatecznie samozatopiony w kwadracie „BF 71" po uszkodzeniach odniesionych w atakach lotniczych oraz od ognia brytyjskich jednostek morskich (patrz **U 461**). **U 462** był nazywany przez załogę „U–Polyp". Spotykana jest także w innych źródłach informacja, że samolotem, który uszkodził **U 462**, był *Halifax* należący do RAF Sqn. 502 (?).

U 463

- (20.12.1941), 2.04.1942, 15.05.1943,
  4. U–Fl. (BS, kwiecień–lipiec 1942),
  10. U–Fl. (BZ, lipiec–październik 1942),
  12. U–Fl. (BZ, listopad 1942–maj 1943),
- Kpt. Leo Wolfbauer (kwiecień 1942–maj 1943),
- BF 48°28'N / 10°20'W, zatopiony na północnym Atlantyku na południowy zachód od wysp Scilly bombami brytyjskiego samolotu (RAF Sqn. 58), zginęła cała załoga (56 osób). **U 463** był tankowcem–zaopatrzeniowcem i zaopatrywał w trakcie swoich rejsów bojowych inne *U–Booty* (oprócz paliwa dostarczał: prowiant, zapasy torpedy oraz, w razie potrzeby, lekarza). W trakcie pierwszego rejsu bojowego (11.07.1942–03.09.1942) działając w kwadracie „DD" zaopatrzył następujące *U–Booty*: **U 84**, **U 129**, **U 564**, **U 654**, **U 510**, **U 658**, **U 598**, **U 600**, **U 154**, **U 505**, **U 164**, **U 217**, **U 134**, **U 511**, **U 594**, w trakcie drugiego (28.09.1942–11.11.1942) w kwadracie „BD" zaopatrzył: **U 216**, **U 661**, **U 620**, **U 382**, **U 260**, **U 662**, **U 610**, **U 442**, **U 437**, **U 356**, **U 69**, **U 706**, **U 753**, **U 575**, w trakcie trzeciego (6.12.1942–27.01.1943) działał w kwadratach „CE", „CD" oraz „DG" i zaopatrzył: **U 183**, **U 91**, **U 155**, **U 653**, **U 92**, **U 130**, **U 103**, **U 86**, **U 129**, **U 163**, **U 154**, **U 508**, **U 109**, **U 436**, **U 442**, **U 381**, **U 620**, **U 571**, **U 258**, w trakcie czwartego (1.04.1943–24.04.1943) działając w kwadratach „BD" i „AK" zaopatrzył: **U 409**, **U 89**, **U 591**, **U 758**, **U 664**, **U 91**, **U 230**, **U 615**, **U 84**, **U 642**, **U 666**, **U 641**, **U 440**, **U 373**, **U 590**, **U 441**, **U 527**, **U 526**, **U 333**, **U 336**, **U 305**, **U 86**, **U 415**, **U 618**, **U 610**, **U 523**, piąty rejs rozpoczął w dniu 12.05.1943, miał działać w kwadracie „BD", w dniu 15.05.1943 został zatopiony w kwadracie „BF 72".

U 464

- (20.12.1941), 30.04.1942, 20.08.1942,
  4. U–Fl. (BS, kwiecień–sierpień 1942),
  10. U–Fl. (BZ, sierpień 1942),

K. Kpt. Henrich Bleichrodh

(via Autor)

K. Kpt. Carl Emmermann

(via Autor)

K. Kpt. Robert Gysae

(via Autor)

K. Kpt. Günter Heßler

(via Autor)

K. Kpt. Werner Henke

(via Autor)

K. Kpt. Johann Mohr

(via Autor)

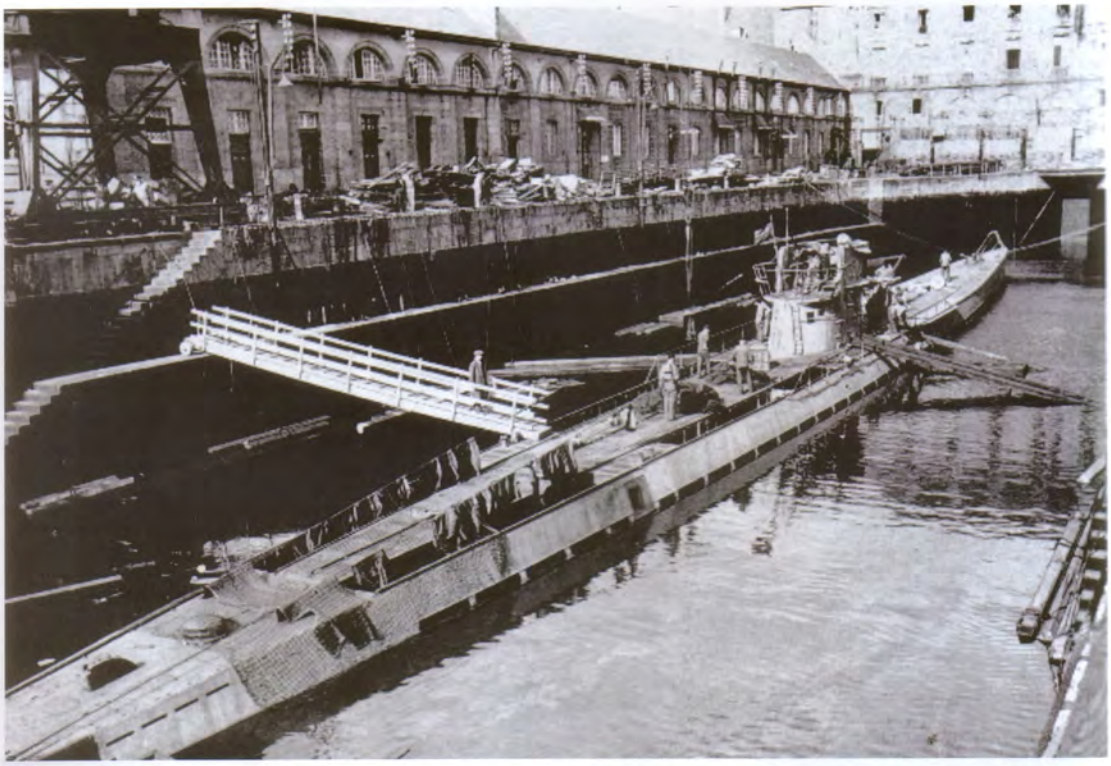
- Kptlt. Otto Harms (kwiecień–sierpień 1942),
- AE 61°25'N / 14°40'W, zatopiony na Morzu Arktycznym na południowy wschód od Islandii bombami amerykańskich samolotów, dwóch członków załogi zginęło, reszta została uratowana. **U 464** został zatopiony w czasie swojego pierwszego rejsu bojowego rozpoczętego w dniu 04.08.1942. Miał prowadzić zaopatrzenie *U-Bootów* w kwadracie marynarki „AJ".

U 487

- (17.10.1942), 21.12.1942, 13.07.1943,
  4. U-Fl. (BS, grudzień 1942–marzec 1943),
  12. U-Fl. (BZ, kwiecień–lipiec 1943),
- *Oblt. z. See Helmut Metz (grudzień 1942–lipiec 1943),
- DF 27°15'N / 34°18'W, zatopiony na środkowym Atlantyku bombami pięciu samolotów pokładowych amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Core***, zginęło 31 członków załogi a 33 (29?) zostało uratowanych. **U 487** był tankowcem–zaopatrzeniowcem i zaopatrywał w trakcie swoich rejsów bojowych inne *U–Booty* (oprócz paliwa dostarczał: prowiant, zapasowe torpedy oraz — w razie potrzeby — lekarza). W trakcie pierwszego rejsu bojowego (27.03.1943–11.05.1943) działając w kwadracie marynarki „BD" zaopatrzył następujące *U–Booty*: **U 610**, **U 168**, **U 260**, **U 270**, **U 584**, **U 630**, **U 662**, **U 188**, **U 571**, **U 257**, **U 415**, **U 618**, **U 84**, **U 404**, **U 461**, **U 504**, w trakcie drugiego 15.06.1943–13.07.1943) działając w kwadracie „DF" zaopatrzył: **U 382**, **U 195**, **U 598**, **U 406**, **U 604**, **U 662**, **U 591**, **U 259**, **U 466**, po czym został zatopiony przez samoloty w kwadracie marynarki „DF 99".

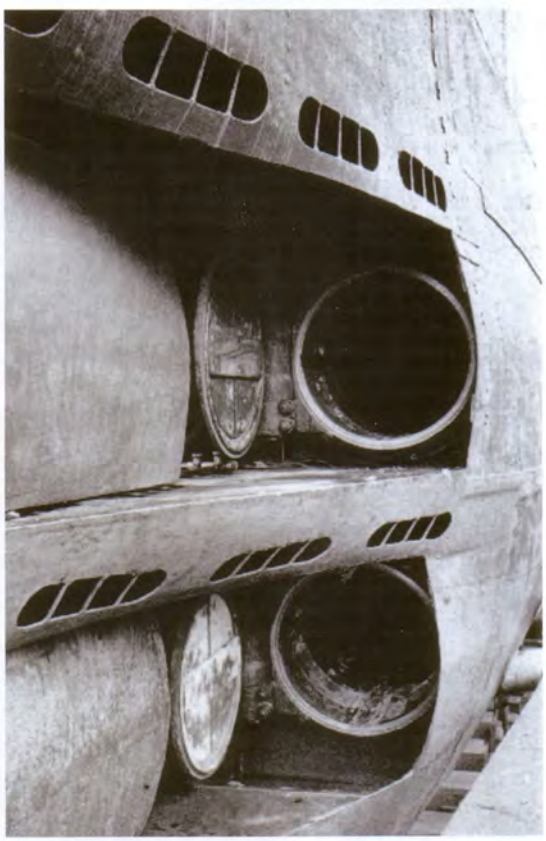
U 488

- (17.10.1942), 1.02.1943, 26.04.1944,
  4. U–Fl. (BS, luty–kwiecień 1943),
  12. U–Fl. (BZ, maj 1943–kwiecień 1944),
- Oblt. z. See Erwin Bartke (luty 1943–luty 1944),
  *Oblt. z. See Bruno Studt (luty–kwiecień 1944),
- EG 17°54'N / 38°05'W, zatopiony na środkowym Atlantyku na północny zachód od Wysp Zielonego Przylądka bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Barber***, ***Frost***, ***Huse*** oraz ***Snowden***, zginęła cała załoga (64 lub 65? osób). **U 488** był tankowcem–zaopatrzeniowcem i zaopatrywał w trakcie swoich rejsów bojowych inne *U–Booty* (oprócz paliwa dostarczał: prowiant, zapasowe torpedy oraz — w razie potrzeby — lekarza). W trakcie pierwszego rejsu bojowego (18.05.1943–08.07.1943) działając w kwadratach marynarki „CD" oraz „CE" zaopatrzył następujące *U–Booty*: **U 558**, **U 666**, **U 232**, **U 435**, **U 951**, **U 642**, **U 641**, **U 211**, **U 336**, **U 228**, **U 953**, **U 603**, **U 221**, **U 608**, **U 618**, **U 590**, **U 571**, **U 306**, **U 732**, **U 84**, **U 653**, **U 358**, **U 615**, **U 415**, **U 535**, **U 257**, **U 634**, w trakcie drugiego (7.09.1943–12.12.1943) działając w kwadratach marynarki „CE", „BD" oraz „DE" zaopatrzył: **U 68**, **U 155**, **U 103**, **U 378**, **U 758**, **U 641**, **U 731**, **U 193**, **U 530**, **U 129**, w trakcie trzeciego (22.02.1944–26.04.1944) działając w kwadracie marynarki „DR" zaopatrzył: **U 537**, **U 129**, **U 843**, **U 123**, w miejscu przewidzianym dla zaopatrzenia **U 66** (kwadrat marynarki „EG 35") **U 488** został zatopiony przez amerykańskie okręty.



Powyżej:
Na zdjęciu widoczny jest U 65 (typ „IX B") w suchym doku w Lorient.

(via R. Schmidt)



Po prawej:
Otwarte dziobowe wyrzutnie torpedowe na U 65 typu „IX B", stojącym w doku w Lorient.

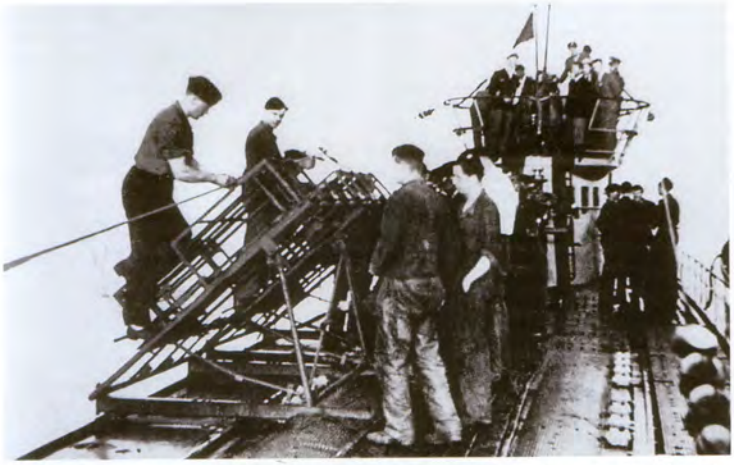
(via R. Schmidt)

U 489

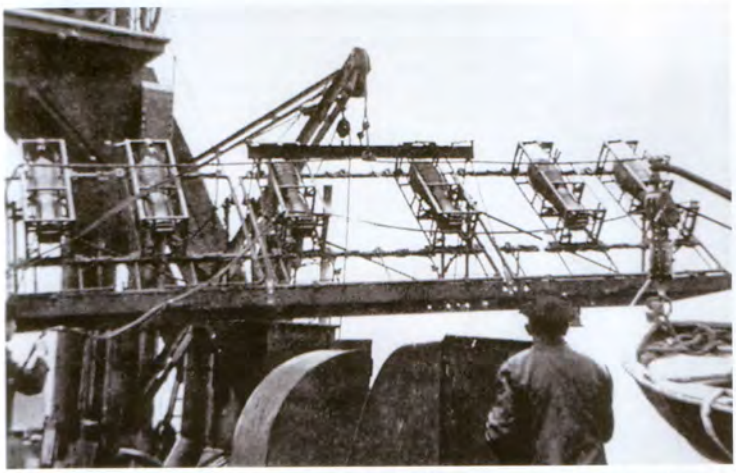
- (24.12.1942), 8.03.1943, 4.08.1943, 4. U–Fl. (BS, marzec–lipiec 1943), 12. U–Fl. (BZ, sierpień 1943),
- Oblt. z. See Adalbert Schmandt (marzec–sierpień 1943),
- AE 61°11'N / 14°38'W, samozatopiony na północnym Atlantyku na południowy wschód od Islandii (kwadrat marynarki „AE 88") po uszkodzeniach zadanych bombami kanadyjskiego samolotu (RCAF Sqn. 423), zginął jeden członek załogi a 53 dostało się do niewoli. Zostali oni przejęci przez niszczyciel ***Halifax***. Atakujący **U 489** samolot, który uszkodził urządzenia sterowe, został strącony i sześciu członków jego załogi uratował także niszczyciel ***Halifax***. Na jego pokładzie znaleźli się po kilku dniach trzej członkowie załogi niemieckiego samolotu He 111, który został również w tym rejonie strącony. **U 489** był tankowcem–zaopatrzeniowcem i miał w swoim pierwszym rejsie bojowym (data rozpoczęcia 22.07.1943) zaopatrywać inne *U–Booty* w kwadracie marynarki „CD".

U 490

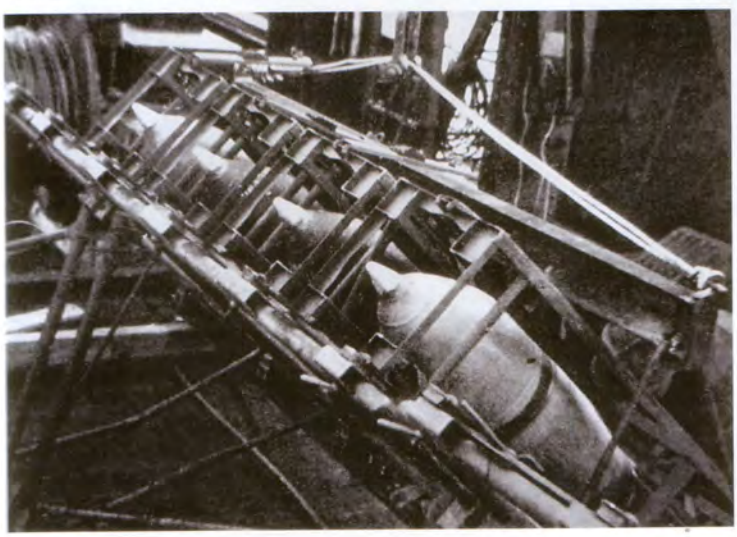
- (24.12.1942), 27.03.1943, 12 (11?).06.1944, 4. U–Fl. (BS, marzec 1943–marzec 1944), 12. U–Fl. (BZ, kwiecień–czerwiec 1944),
- Oblt. z. See Wilhelm Gerlach (marzec 1943–czerwiec 1944),
- CD 42°47'N / 40°08'W, zatopiony na północnym Atlantyku na północny zachód od Azorów (kwadrat marynarki „CD 22") bombami głębinowymi amerykańskich niszczycieli eskortowych ***Frost***, ***Inch***, ***Huse*** oraz bombami samolotów pokładowych (które wytropiły **U 490**) amerykańskiego lotniskowca eskortowego ***Croatan***, cała załoga (60 osób) dostała się do niewoli. **U 490** był tankowcem–zaopatrzeniowcem i miał w swoim pierwszym rejsie bojowym (data rozpoczęcia 6.05.1944) zaopatrywać inne *U–Booty* w kwadracie „CD". Są źródła podające, że podczas zatopienia zginął jeden członek załogi (?).



Powyżej: U 511 podczas prac montażowych przy wyrzutni rakietowej, przed próbami w dniu 4 czerwca 1942 roku. *(Archiv R. Kugler)*



Powyżej: Wyrzutnia rakietowa przeznaczona dla U 511 podczas prób zanurzeniowych w porcie w Greifswalder Oie, maj 1942 roku. *(Archiv R. Kugler)*



Wyrzutnia (dla 30 cm WK Spr. 42) przeznaczona dla prób z U 511 przed pierwszą próbą strzału (z lądu) w dniu 14 maja 1942 roku, okolica Greifswalder Oie.

(Archiv R. Kugler)

Uzbrojenie rakietowe na *U–Bootach* (testy i projekty)

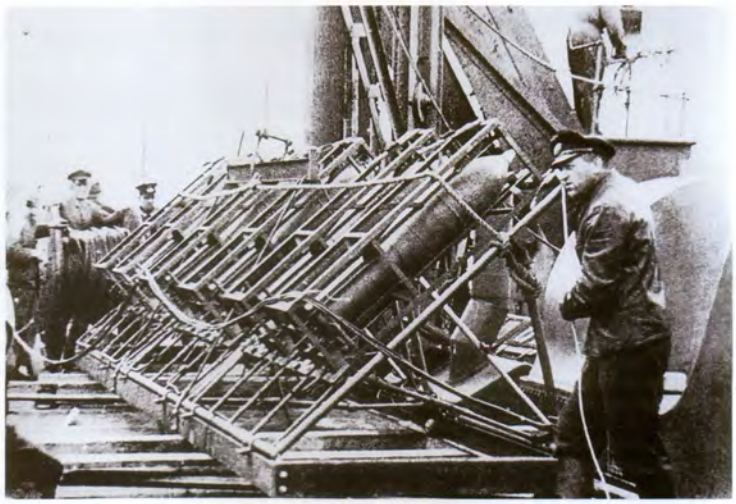
Przypadek spowodował przeprowadzenie w 1942 roku pierwszej próby rakietowej z udziałem *U–Boota*. Dr Ernst Steinhoff, szef komórki BSM (*Bordgeräte, Steuerung und Maßwesen* — przyrządy pokładowe, kierowanie i urządzenia pomiarowe) przy *Heeresanstalt Peenemünde*, prowadzącej między innymi prace nad projektowaniem i budową rakiet A4 (V2), zaproponował swojemu bratu, Kptlt. Friedrichowi Steinhoffowi, przeprowadzenie prób z rakietami na pokładzie dowodzonego przez niego **U 511** (typ „IX B", jednostka ta przebywała w tym czasie na Bałtyku). Dr E. Steinhoff omawiał to zagadnienie także z dr. Wernerem von Braunem, szefem ośrodka w Peenemünde.

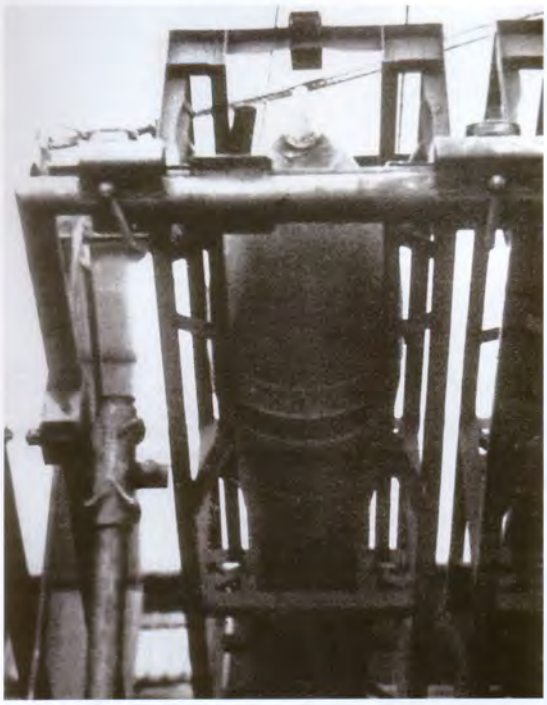
Do testu miały być użyte rakiety *Wurfkörper* 30 cm Wk. Spr. 42 (kaliber 300 mm, długość 1236 mm, masa głowicy bojowej 45 kg, masa ładunku miotającego 15 kg, zasięg 5000 m) na paliwo stałe, stosowane w wojskach lądowych (nazywane *Stuka zu Fuß*). W maju 1942 roku doszło w Peenemünde do rozmów z przedstawicielami O.K.M. na temat możliwości ofensywnego zastosowania uzbrojenia rakietowego na *U–Bootach*. Pomysł ten wzbudził duże zainteresowanie B. d. U, a w szczególności K. Dönitza. Możliwość atakowania, usytuowanych nad brzegiem morza portów przeładunkowych paliw płynnych oraz zbiorników z paliwami, rakietami wystrzeliwanymi z zanurzonego okrętu podwodnego, otwierała zupełnie nowe perspektywy wykorzystania *U–Bootów*. W maju 1942 roku na wodach Morza Bałtyckiego, w rejonie małej wyspy Greifswalder Oie w pobliżu poligonu w Peenemünde, przeprowadzono pierwsze w historii testy z wystrzeliwaniem rakiet z zanurzonej łodzi podwodnej. Rakiety (*Wurfkörper* 30 cm Wk. Spr. 42) umieszczone były na tylnym pokładzie **U 511** za kioskiem, na metalowym stelażu (stosowano standardowe pojemniki metalowe w jakich transportowano i odpalano te rakiety na lądzie). Zainstalowano cztery rakiety, których wylotowe dysze silników rakietowych zostały zaskiepione woskiem wraz z umieszczonym przewodem do elektrycznego odpalania (drugi koniec znajdował się w centrali okrętu). Rakiety odpalano na głębokości 2,5 do 7,0 metrów. Zauważono, że gęstość wody wywiera pozytywny wpływ na stabilizację początkowej fazy lotu rakiety. W czerwcu 1942 roku przeprowadzono w tym samym rejonie kolejne próby rakietowe, tym razem na głębokości 12 metrów. Przedstawiciele *Kriegsmarine* zasugerowali zbadanie możliwości zwiększenia zasięgu rakiet do 10.000 m, nawet kosztem zmniejszenia ładunku wybuchowego głowicy bojowej. Próby wymagały czasu, a K. Dönitz potrzebował każdego sprawnego *U–Boota* do walki przeciw konwojom na Atlantyku; był to istotny powód do wstrzymania testów. Odtąd prace nad rakietami dla okrętów podwodnych prowadzone były pod kryptonimem „Projekt Ursel". Rakiety te miały służyć w pierwszej linii do zwalczania jednostek eskortowych konwojów. W początkach 1943 roku przeprowadzono ponownie próby rakietowe z **U 511** (?) na Morzu Bałtyckim z wykorzystaniem rakiet firmy Borsig o kalibrze 150 mm, długości 1800 mm i masie 160 kg.

W czerwcu 1943 roku zainstalowano na **U 984** i **U 994** celem przetestowania wyrzutnie rakiet typu „RAG". Pociski te były początkowo przewidywane jako uzbrojenie niszczycieli i torpedowców (weszły na ich wyposażenie w połowie 1944 roku). Rakiety typu „RAG" (kaliber 86 mm, długość 417 mm) miały siłę wybuchową pocisku kalibru 8,8 cm. Planowana była produkcja tych rakiet z dziewięcioma różnymi typami głowic bojowych (głowice: dwie różne drutowe, trzy różne burzące, oświetlająca, sygnałowa, dym-

na, podwójna) lecz do produkcji wprowadzono tylko rakiety z głowicami drutowymi, burzącymi, dymnymi i podwójnymi. We wnętrzu drutowej głowicy bojowej znajdowały się kawałki cienkiego drutu stalowego i podczas 30 sekundowego lotu rakiety wylatujące druty tworzyły zasłonę, która była w stanie niszczyć śmigła, powierzchnie skrzydeł oraz stateczniki atakujących samolotów. Ten typ rakiet zainstalowano także na *Flak–U–Bootach* (*U–Flak*, *Flakfalle*), między innymi na **U 441**. Na trzech z operujących na Morzu Czarnym w drugiej połowie 1944 roku *U–Bootów* zainstalowano wyrzutnie rakiet i przeprowadzono z nimi próby. **U 9** i **U 24** zostały skierowane do doku w Konstancy, gdzie przyspawano im w dolnej części kadłuba, pod kątem 45°, na wysokości kiosku, po dwie wyrzutnie dla rakiet.

U 19 otrzymał wyrzutnię dla sześciu rakiet, umieszczoną podobnie jak na **U 511** na pokładzie. Jednak na **U 19** wyrzutnie te zainstalowano na górnym pokładzie przed kioskiem, pod kątem 45° do pokładu. Istnieją pewne rozbieżności co do typu używanych rakiet. Prawdopodobnie na **U 9** i **U 24** używano *Wurfkörper* 30 cm Wk. Spr. 42, względnie pocisków tego samego typu, ale kalibru 21 cm. Na **U 19** użyto prawdopodobnie do testów tylko rakiet typu „RAG", względnie rakiet typu 21 cm Nb. W. 42. Testy na





Powyżej:
Wyrzutnia dla sześciu pocisków 30 cm Wk Spr. 42 przeznaczona do zabudowy na U 511.

(Archiv R. Kugler)

Po lewej:
Szczegóły wyrzutni.

(Archiv R. Kugler)

Poniżej:
Próby zanurzeniowe wyrzutni przeznaczonej do zabudowy na U 511.

(Archiv R. Kugler)

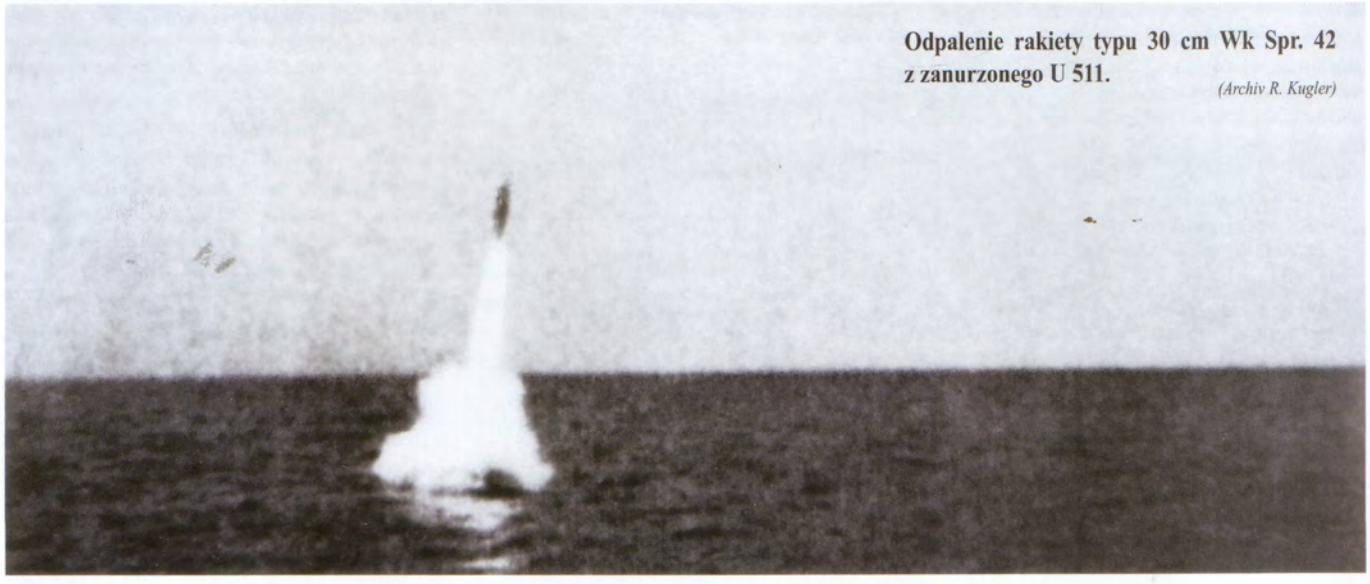
U 24 odbyły się między 1 a 30 czerwca 1944 r.; wystrzelone rakiety osiągnęły odległość 2000–2500 metrów. Na **U 9** testy przeprowadzano między 1 a 15 lipca 1944 r., a na **U 19** od 9 do 24 sierpnia 1944 r. Próby te nie wypadły tak pomyślnie jak z **U 511**. Wpływ na takie wyniki miał zarówno okres, w którym przeprowadzano te testy (był to koniec działań na Morzu Czarnym), jak i wielkość testowanych okrętów (małe jednostki typu „II B" nie nadawały się do tego celu tak dobrze, jak duże typów „IX" czy „VII").

Prace nad rakietami przeznaczonymi dla *U–Bootów* („Projekt Ursel") trwały i w 1944 roku w ośrodku doświadczalnym *Kriegsmarine* nad jeziorem Töplitz (Austria). Ze specjalnego stanowiska startowego umieszczonego na głębokości 100 m dokonywano udanych startów rakiet na paliwo stałe. Pracami tymi kierował dr Determann. Rakiety posiadały specjalny układ sterowania i zapłonu firmy Anschütz (Kiel) umożliwiający uzyskanie wysokiej celności. Istnieją także informacje, że próby te wykonywano za pomocą miniaturowej łodzi podwodnej (?). Jesienią 1944 roku przeprowadzano na **UA** w rejonie wyspy Bornholm, na Morzu Bałtyckim, bardzo udane starty rakietowe w zanurzeniu — z głębokości 70 metrów.

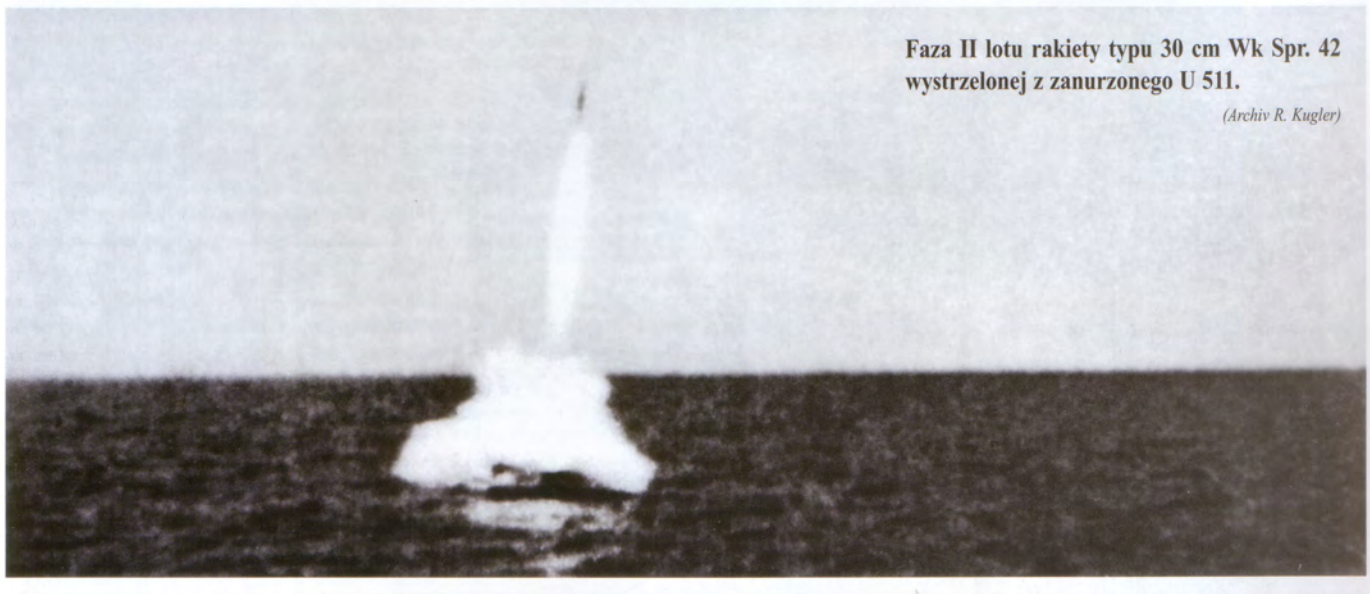
W chwili zakończenia II WŚ dokumentację tego projektu zdobyli Amerykanie i wykorzystali ją w swoim programie o nazwie „Regulus" (rakiety wystrzeliwane z powierzchni wody).

Jesienią 1943 roku organizator zakładów VW dr Bodo Lafferentz przedstawił gen. dr Walterowi Dornbergerowi (szef zakładu doświadczalnego prób rakietowych) projekt wystrzeliwania rakiet typu A4 (V2) ze specjalnych pontonów–pojemników holowanych do celu w pozycji zanurzonej za *U–Bootem*. W ten sposób istniała możliwość atakowania bezpośrednio celów w USA. Pomysłem zainteresowali się przedstawiciele *Kriegsmarine* i pod kryptonimem „Lafferentz Projekt" był on dalej opracowywany. Ustalono, że jednostka typu „XXI" jest w stanie holować zanurzone pontony z rakietami A4 w pobliże wybrzeża USA. Jesienią 1943 roku odbyły się pierwsze pomyślne próbne holowania prowizorycznego pontonu na wodach Zatoki Gdańskiej prowadzone przez **U 1063**. Po stracie baz we Francji i Holandii postanowiono wykorzystać pontony na Morzu Północnym do startu rakiet A4 przeciw Londynowi. W dniach 9 i 11 grudnia 1944 r. odbyły się rozmowy między przedstawicielami *Kriegsmarine*, Wa. Prüf. 10 oraz stoczni Vulcan w Szczecinie (Stettin) w sprawie budowy, w trzymiesięcz-

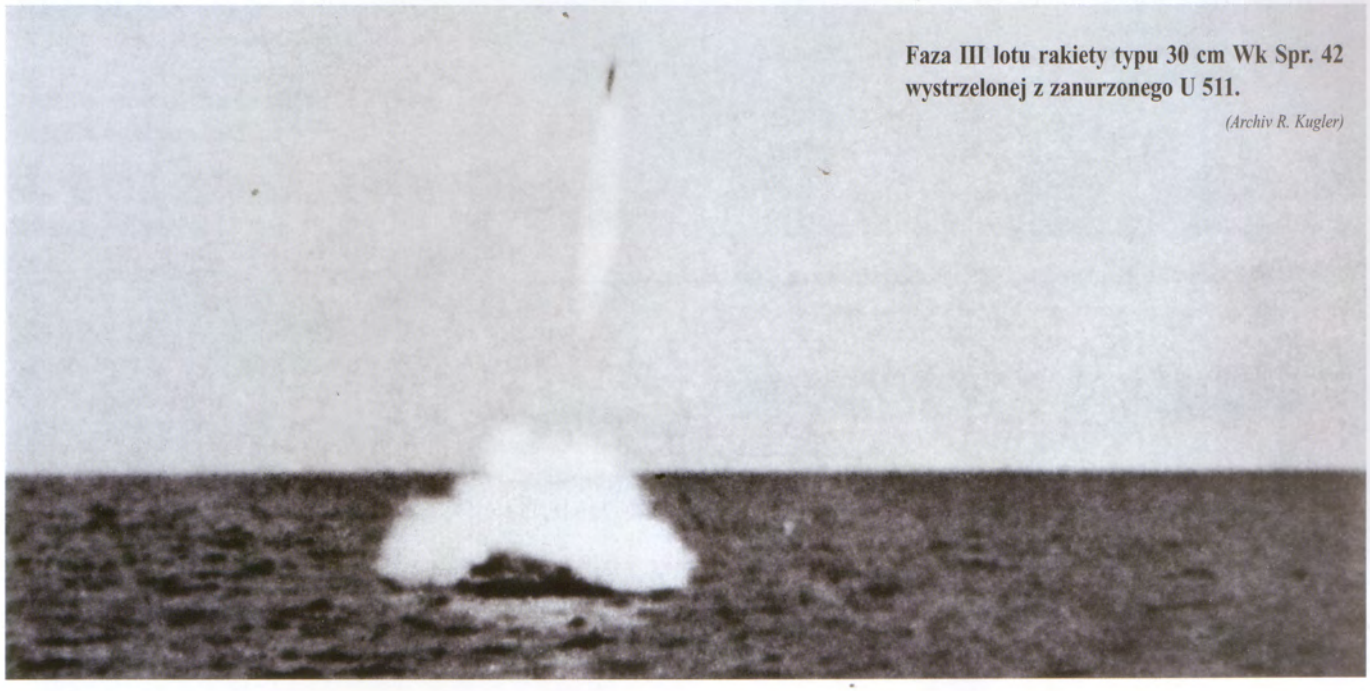
nym terminie, pierwszych pontonów dla rakiet A4. Ponton (nazwa kodowa: „Prüfstand XII") miał być zarówno środkiem transportowym oraz rampą startową dla rakiety. Długość pontonu wynosiła około 32 m, wyporność 500 m³. Po dotarciu do strefy startowej ponton miał, po zalaniu zbiorników balastowych, uzyskać pozycję pionową; po otwarciu klapy rakieta „A4" mogła startować. W pontonie miał być przewożony także zapas paliwa do rakiety (9 ton), a energia elektryczna niezbędna do tankowania oraz startu pochodzi-



Odpalenie rakiety typu 30 cm Wk Spr. 42 z zanurzonego U 511.
(Archiv R. Kugler)



Faza II lotu rakiety typu 30 cm Wk Spr. 42 wystrzelonej z zanurzonego U 511.
(Archiv R. Kugler)

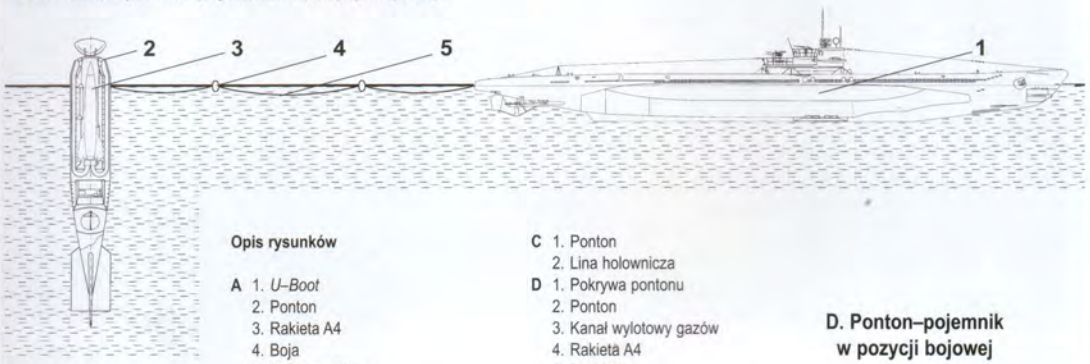


Faza III lotu rakiety typu 30 cm Wk Spr. 42 wystrzelonej z zanurzonego U 511.
(Archiv R. Kugler)

łaby z holującego *U–Boota*. Przewidywano także możliwość przeprowadzania na pokładzie pontonu, przez specjalistów zaokrętowanych specjalnie dla tej misji na *U–Boota*, operacji kontrolnych, przygotowań do startu oraz ewentualnych drobnych napraw. W związku z tym planowano wyposażyć ponton w kompletne stanowisko kontrolno–diagnostyczne oraz przygotowań do startu. Ponadto, aby zapewnić dobre warunki startu (a tym samym znalezienie celu — rakieta nie była samonaprowadzająca!) planowano zamontowanie urządzeń stabilizujących ponton przygotowany do startu rakiety — żyroskopowych urządzeń stabilizujących. Jednostka typu „XXI" płynąc na *Schnorchlu* (chrapy) mogła holować nawet trzy pontony.

Prace powiązane były z tajnym programem, zmierzającym do przygotowania rakiet V2 do zastosowania z pontonów. 19 marca 1945 roku w raporcie z ośrodka w Peenemünde stwierdzono, że możliwe jest przygotowanie tych rakiet do końca marca. Jednakże postępy wojsk sowieckich spowodowały konieczność ewakuacji tej bazy już w lutym 1945 roku, co doprowadziło do załamania harmonogramu prac. Po zakończeniu wojny Sowieci przejęli całą dokumentację konstrukcyjną oraz trzy rozpoczęte pontony. Wykorzystali ten materiał przy konstrukcji swoich okrętów podwodnych, uzbrojonych w rakiety.

A. *U–Boot* i ponton–pojemnik w pozycji bojowej



Opis rysunków

A 1. *U–Boot*
2. Ponton
3. Rakieta A4
4. Boja
5. Kabel zasilający

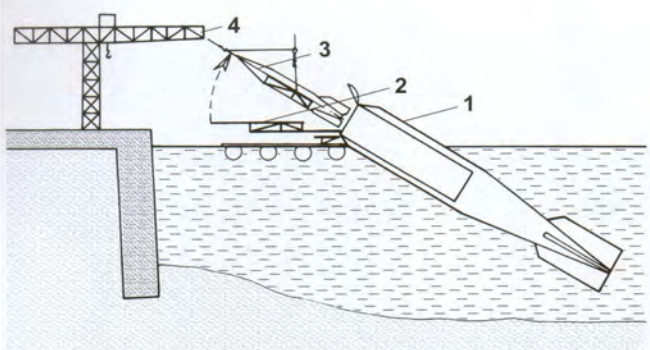
B 1. Ponton
2. Wózek transportowo-załadowczy
3. Rakieta A4
4. Dźwig

C 1. Ponton
2. Lina holownicza

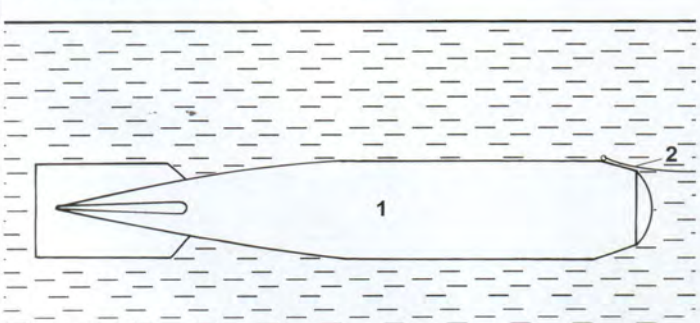
D 1. Pokrywa pontonu
2. Ponton
3. Kanał wylotowy gazów
4. Rakieta A4
5. Drabinka
6. Kolektor zbiorczy gazów z silnika rakiety
7. Centrala diagnostyczno-sterująca
8. Zbiornik paliwowo-balastowy

(wszystkie rysunki M. Skwiot)

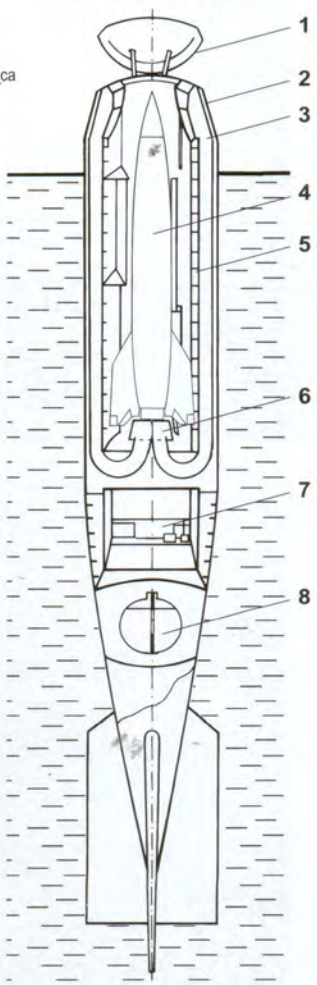
B. Załadunek rakiety A4 (V2) do pojemnika



C. Ponton–pojemnik w pozycji transportowej



D. Ponton–pojemnik w pozycji bojowej



Samoloty na *U–Bootach*

Pomysł „zaokrętowania" samolotów na pokładach *U–Bootów* wywodzi się jeszcze z czasów I wojny światowej i powstał w sposób nieformalny, niejako „przy kieliszku". Jesienią 1914 roku w bazie Zeebrugge opracowano sposób na zwiększenie zasięgu wodnosamolotu, a zarazem — zasięgu obserwacji *U–Boota*. Autorami tej idei byli zaprzyjaźnieni ze sobą por. Forstmann, dowódca **U 12** oraz ppor. von Arnaud, pilot wodnosamolotu. Pomysł oparty był na następującym założeniu: okręt podwodny (w położeniu nawodnym) transportował wodnosamolot w pobliże angielskiego wybrzeża, ułatwiając mu znalezienie dobrego celu dla bomb; z kolei *U–Boot* uzyskiwał informacje o „tłustych kąskach", znajdujących się poza zasięgiem jego obserwacji. Wspomnieć należy, iż zasięg obserwacji z *U–Boota* nie przekraczał praktycznie 14 km i gdyby nie to, że kominy ówczesnych okrętów i statków handlowych niemiłosiernie dymiły, wykrycie celu byłoby tylko dziełem przypadku.

Współpraca tego typu była jeszcze sporadycznie kontynuowana w następnych latach również przez inne okręty, m.in. przez **U 35**, współpracujący z wodnosamolotem FF 29. Taki system współdziałania nie był jednak pozbawiony wad — zwiększał ryzyko wykrycia *U–Boota* płynącego na powierzchni. Ponadto, w przypadku konieczności jego zanurzenia i opuszczenia rejonu na skutek, np. obecności wrogich okrętów wojennych, łączność między *U–Bootem* a samolotem zrywała się bezpowrotnie. Powodowało to konieczność takiego planowania operacji, aby jej zasięg nie przekraczał zasięgu wodnosamolotu — z reguły niewielkiego.

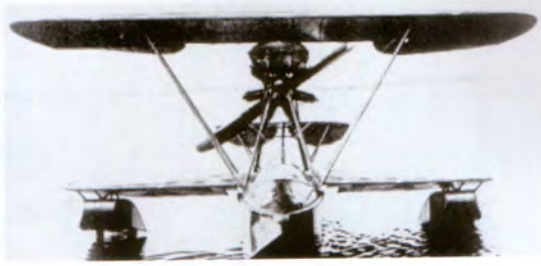
Ponieważ idea współpracy okrętu podwodnego i samolotu wyglądała obiecująco, a na przeszkodzie do jej realizacji stał tylko brak odpowiednich samolotów, w 1917 roku zapadła decyzja o ich zamówieniu w wytwórniach lotniczych. Miały być już z założenia przeznaczone do operowania z *U–Bootów* i do bazowania na nich, tak, aby w rejon działania mogły być przewożone w położeniu podwodnym.

30 kwietnia 1917 roku firma Hansa–Brandenburg Flugzeugwerke w Briest zawarła z *Kaiserliche Marine* kontrakt na budowę sześciu takich samolotów, z których trzy miały być wodnosamolotami (to zamówienie anulowano w listopadzie 1917 roku), zaś trzy dalsze małymi łodziami latającymi, oznaczony-

U góry po prawej: Wodnosamolot FF 29 na pokładzie rufowym U 35.

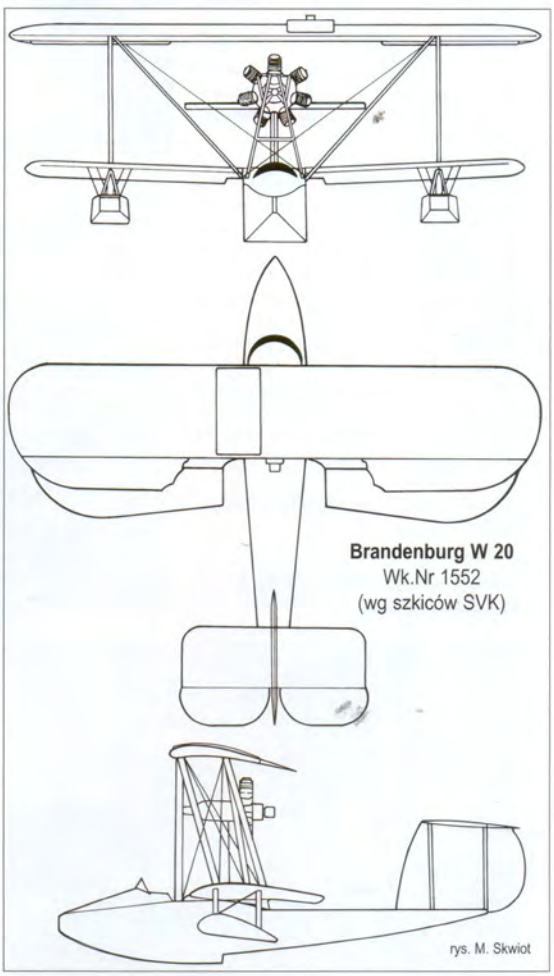
Pośrodku po prawej: Wodnosamolot FF 33 podchodzi do rufy U 12.

Powyżej, poniżej i po lewej: Pierwszy prototyp wodnosamolotu Hansa–Brandenburg W 20 (Wk.Nr 1551) na jeziorze Plauen podczas prób.



Po lewej:
Drugi prototyp Brandenburg W 20 (Wk.Nr 1552) w Warnemünde w marcu 1918 roku.

Pozostałe zdjęcia z tej strony:
Drugi prototyp Brandenburg W 20 sfotografowany w SVK w Warnemünde 14 marca 1918 roku.



Brandenburg W 20
Wk.Nr 1552
(wg szkiców SVK)

rys. M. Skwiot

mi W 20. Ich konstruktorem był Ernst Heinkel, główny konstruktor zakładów. Samolot W 20 był małą dwupłatową łodzią latającą, mieszczącą się po złożeniu w wodoszczelnym pojemniku-hangarze na pokładzie podwodnych krążowników **U 139** i **U 155**. Pojemnik ten — w kształcie walca o średnicy 1,9 m i długości 6 m — miał być zamontowany za kioskiem okrętu na zewnątrz kadłuba sztywnego.

Pierwsza z tych łodzi latających o numerze 1551 została oblatana jesienią 1917 roku. W trakcie prób, z racji jej wątłej konstrukcji, wkrótce została silnie uszkodzona.

Ciekawostkę stanowił fakt, że gwarantowany przez Heinkla czas montażu samolotu przez czterech wyszkolonych mechaników wynosił zaledwie 1,75 minuty, a demontażu — 2,75 minuty. Według niektórych źródeł były to pobożne życzenia — rzeczywisty czas montażu i demontażu wynosił około 6,5 minuty.

W cztery miesiące później — 9 marca 1918 roku — do *Seeflugzeug-Versuchs-Kommmando* (SVK) w Warnemünde przekazano drugi prototyp, o numerze 1552. Choć posiadał wzmocnioną na życzenie odbiorcy konstrukcję, również i on został wkrótce uszkodzony. Dalszy program prób był jednak kontynuowany dzięki wyremontowaniu pierwszego prototypu i ukończeniu w tym samym czasie trzeciego, o numerze 1553. Maszyny te napędzane były przez osiemdziesięciokonne silniki rotacyjne firm Le Rhone i/lub Oberursel (źródła nie są zgodne w tej kwestii).

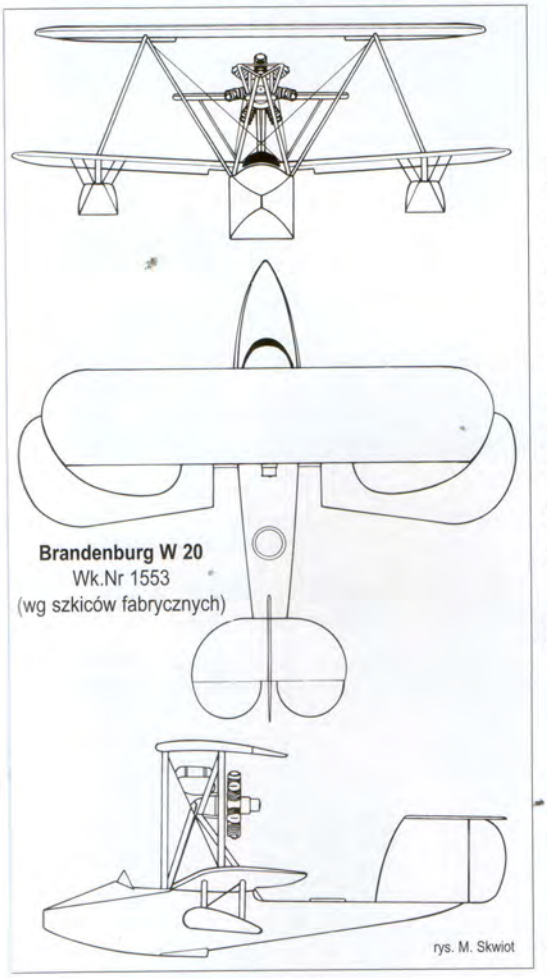
Wkrótce jednak dowództwo kajzerowskiej marynarki doszło do wniosku, że nie takie maszyny chciałoby mieć na wyposażeniu swoich okrętów podwodnych i w czerwcu 1918 roku zawarto kontrakt z firmami Hansa-Brandenburg oraz LFG (Luft-Fahrt-Gesellschaft mbH) na budowę bardziej trwałych metalowych jednopłatowych wodnosamolotów, napędzanych mocniejszymi silnikami rotacyjnymi Oberursel Ur.II o mocy 110 KM. W przyszłych konstrukcjach zalecono uwzględnienie maksymalnego uproszczenia konstrukcji, przede wszystkim ograniczenia liczby zastrzałów i cięgien, znacznie wydłużających montaż i demontaż samolotu.

Firma Hansa-Brandenburg nie zakończyła budowy swoich trzech prototypów, oznaczonych numerami 2590–2592, o których zresztą brak pewniejszych informacji co do ostatecznego ich wyglądu (wodnosamolot, łódź latająca?), natomiast LFG skonstruowała maszynę oznaczoną V 19 i nazwaną *Putbus*, mogącą z powodzeniem startować w zawodach o miano najbrzydszego samolotu świata. Jej konstruktorem był inż. Gotthold Baatz. Był to w zasadzie pierwszy na świecie całkowicie metalowy samolot, lecz tajemnica, jaką otoczona była jego konstrukcja sprawiła, że tego miana nie dzierżyła nigdy oficjalnie. Samolot ten skonstruowany był niemal w całości z rozwijalnych płaszczyzn, praktycznie pozbawiony tłoczeń poszycia, co znakomicie ułatwiało budowę oprzyrządowania. Jedynie pływaki zawierały panele z blach żłobkowanych.

Był to mały zastrzałowy dolnopłatowy wodnosamolot na dwóch pływakach. Po rozmontowaniu mieścił się w pięciu wodoszczelnych cylindrycznych pojemnikach. Czas montażu wynosił aż pół godziny, natomiast demontaż i ulokowanie wszystkich elementów w pojemnikach zajmowało około 15 minut. Według nie potwierdzonych źródeł zamówiono sześć takich wodnosamolotów, które od stycznia 1919 roku miały wejść do służby na wielkich *U-Bootach* o wyporności 3000 ton.

Rozwój działań wojennych i zawieszenie broni pokrzyżowało te plany. Mało prawdopodobne również jest, aby samoloty te były gotowe na czas. Ponadto długi okres montażu i demontażu samolotu stawiał pod znakiem zapytania przydatność takiego rozwiązania, wskazując raczej na zastosowanie tego „wynalazku" na mniej uczęszczanych akwenach — południowym Atlantyku czy Oceanie Indyjskim.

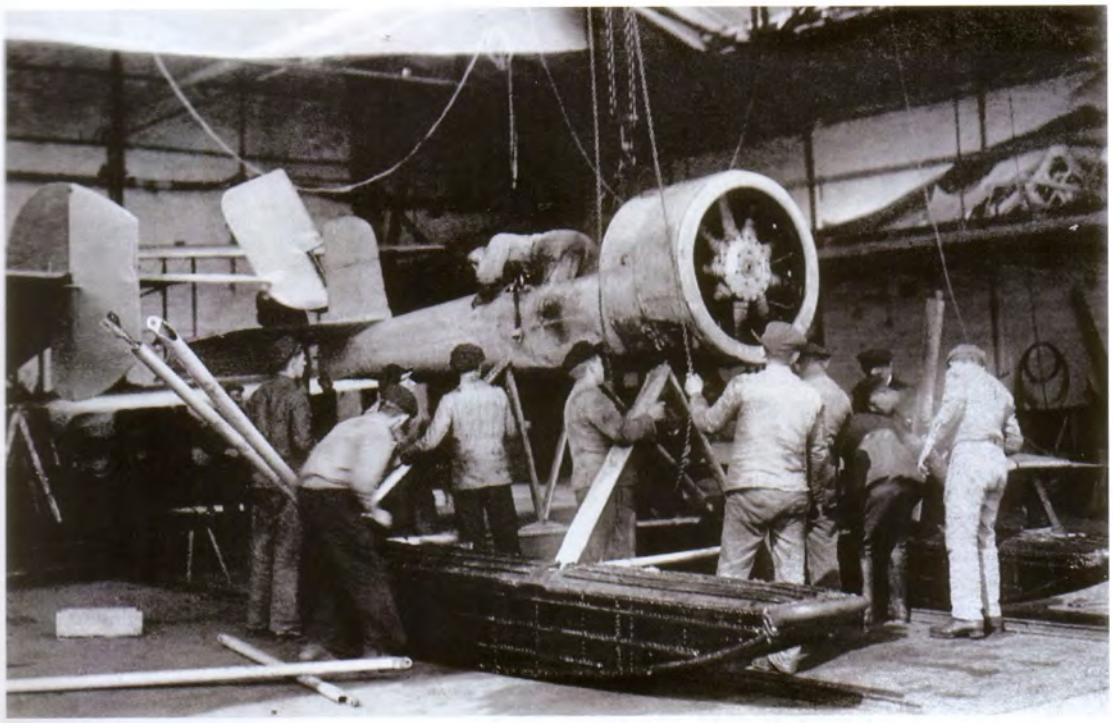
Koniec wojny zahamował rozwój idei zastosowania samolotów pokładowych na okrętach podwodnych — nie na długo jednak — już w początkach lat dwudziestych idea ta odżyła w innych krajach.



Poniżej: Prawdopodobnie trzeci prototyp Brandenburg W 20 (Wk.Nr 1553) w SVK podczas prób. Jego konstrukcja była niemal identyczna jak pierwszej maszyny tego typu (Wk.Nr 1551) za wyjątkiem powiększonego dolnego płata, zaopatrzonego ponadto we wznios i wzmocnione rozpórki.

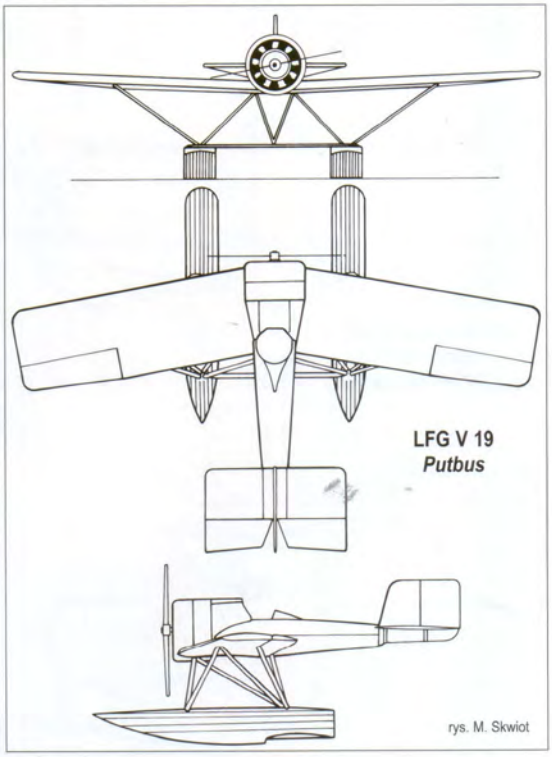
Dane techniczne samolotów Brandenburg W 20

Rozpiętość	5,81 m
Długość	5,9 m
Wysokość	3,43 m
Powierzchnia nośna	15 m^2
Masa własna	395 kg
Masa całkowita	567 kg
Prędkość maksymalna	169 km/h
Silnik Oberursel UO o mocy	80 KM
Czas wznoszenia	14,9 min
na wysokość 1000 m	
Czas lotu	1,25 h



Powyżej: LFG V 19 podczas montażu w wytwórni. Jak wykazały próby, do jego zmontowania potrzebny był mały żurawik i 30 minut czasu. Demontaż trwał o połowę krócej.

Zdjęcia po lewej: LFG V 19 podczas prób.



Dane samolotu LFV V 19 *Putbus*

Rozpiętość	6,83 m
Długość:	6,6 m
Wysokość	3,1 m
Powierzchnia nośna	16,7 m^2
Masa własna	480 kg
Masa całkowita	690 kg
Prędkość maksymalna	180 km/h
Silnik Oberursel o mocy	110 KM
Zasięg	360 km

Zainspirowani materiałem wywiadowczym w raportach z pokonanych Niemiec, początkowo Anglicy (którzy już w czasie wojny w 1916 roku czynili próby współdziałania okrętów podwodnych z konwencjonalnymi wodnosamolotami), później Amerykanie, Japończycy, Włosi i Rosjanie rozpoczęli prace studialne nad wykorzystaniem samolotów na okrętach podwodnych. Katalizatorem niejako tych prac był ponownie Ernst Heinkel. Wykorzystując swe dotychczasowe doświadczenia z okresu projektowania takich samolotów w czasie wojny w firmie Hansa-Brandenburg, w 1921 roku w zakładach w Travemünde-Privall, których założycielem był dypl. inż. Carl Caspar, skonstruował drewniany mały wodnosamolot U.1, który po złożeniu mieścił się w „hangarze" o długości 7,4 m i średnicy 1,7 m. Zastosowano w nim kilka opatentowanych okuć i połączeń szybkorozłącznych, nie stosowanych do tej pory w samolotach. Konstrukcją tą zainteresowali się Amerykanie i Japończycy (wg niektórych źródeł — również Rosjanie), którzy zakupili kilka egzemplarzy tej maszyny do dalszych prac rozwojowych. Amerykanie i Anglicy zakończyli tę „zabawę" w połowie lat trzydziestych. Natomiast Japończycy kontynuowali te prace aż do 1945 roku, budując m.in. również bombowce (!) bazujące na okrętach podwodnych — ale to już temat na osobną publikację.

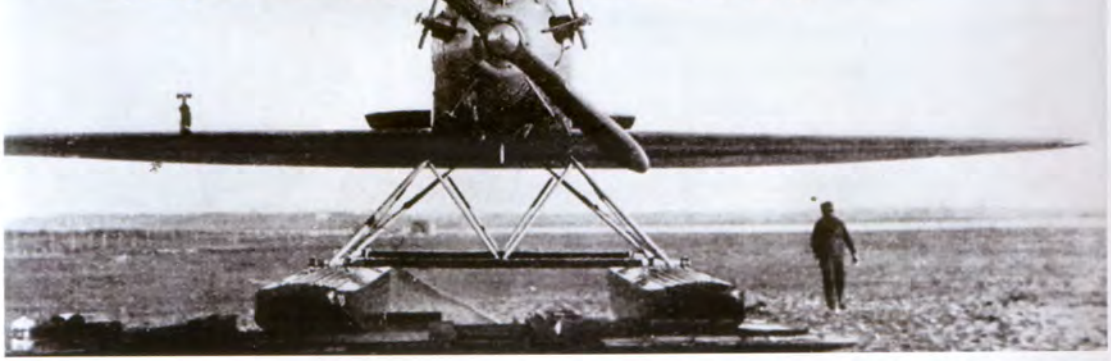
Również Włosi — po zainstalowaniu hangaru na okręcie podwodnym ***Ettore Fieramosca*** w celu umieszczenia tam wodnosamolotu, prawdopodobnie Macchi lub Piaggio P.8 — ostatecznie zniechęcili się do dalszych prac, po stwierdzeniu, że ich okręt, wskutek przyrostu wyporności spowodowanej dodaniem wodoszczelnego hangaru, nie jest w stanie się zanurzyć.

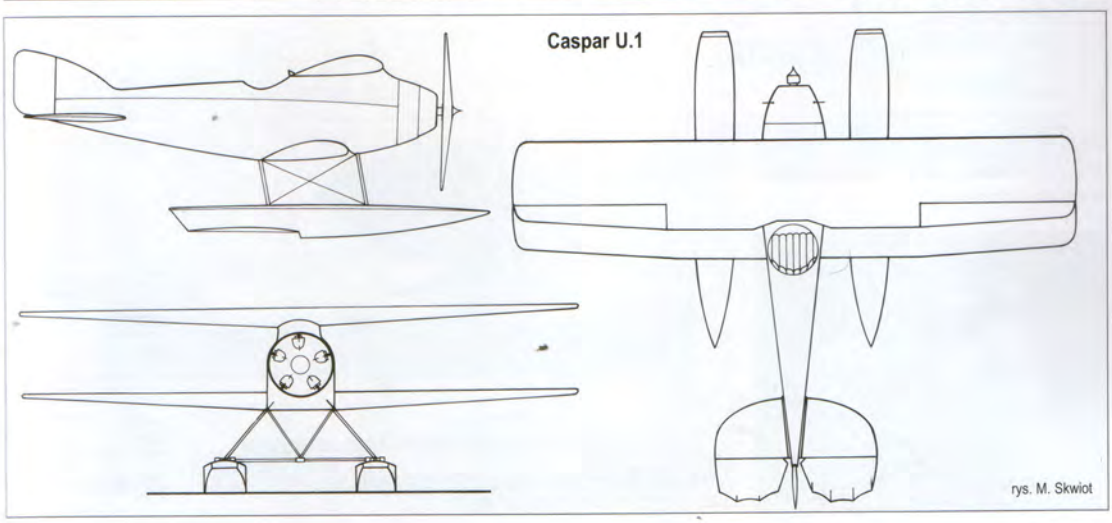
Rosjanie natomiast zbudowali samolot, który teoretycznie mógł być wykorzystany na okrętach podwodnych (Czetwierikow SPL), lecz nie powiązali go z żadnym projektem okrętu podwodnego — ot tak, na wszelki wypadek, gdyby okazało się, że innym się

Dane samolotu Caspar U.1

Rozpiętość	7,2 m
Długość	6,2 m
Wysokość	2,33 m
Powierzchnia nośna	14,0 m^2
Cięciwa płata	1,1 m
Przodowane płatów	0,4 m
Masa własna	360 kg
Masa całkowita	510 kg
Silnik Siemens o mocy	55 KM
Prędkość maksymalna	148 km/h
Czas wznoszenia na wysokość 1000 m	6 min

Caspar U.1 konstrukcji Ernsta Heinkla, powstały krótko po wojnie, sporo „namieszał" swoją nowatorską konstrukcją, która przy układzie dwupłata nie zawierała żadnych wsporników i rozpórek między płatami.





powiodło i wodnosamoloty zagościłyby na stałe na okrętach podwodnych — chcieli mieć już jakie takie doświadczenie w projektowaniu małogabarytowych szybko demontowalnych samolocików. Do czasu kolejnej wojny z europejskich konstrukcji przetrwał jedynie francuski Besson MB–411 na pokładzie podwodnego krążownika ***Surcouf***. Przetrwały też konstrukcje japońskie, systematycznie udoskonalane przez całe dwudziestolecie międzywojenne i wojnę.

Rzecz jasna również Niemcy, będąc prekursorami tej idei, rozpoczęli tuż przed wojną prace studialne nad zastosowaniem samolotów na *U–Bootach*. Powstał w tym czasie projekt podwodnego krążownika — typ „XI" — silnie uzbrojonego również w artylerię, posiadającego przed kioskiem pionowy cylindryczny pojemnik na składany wodnosamolot. Mieścił się on w kadłubie sztywnym i wystawał z niego aż do pokładu na kadłubie lekkim. W celu wyciągania i wkładania doń samolotu, na burcie planowano zainstalować składany dźwig.

W 1940 roku w wytwórni Arado Flugzeugwerke GmbH na zamówienie RLM skonstruowano wodnosamolot Ar 231, przystosowany do działań z okrętów podwodnych. W wymaganiach konstrukcyjnych określono, że samolot po złożeniu powinien mieścić się w cylindrycznym pojemniku o średnicy dwóch metrów, oraz, że powinien posiadać zasięg 500 km oraz długość lotu cztery godziny. Zamówiono wkrótce sześć wodnosamolotów serii przedprodukcyjnej (V1 do V6) do prób i doświadczeń.

Był to dwupływakowy, jednomiejscowy wodnosamolot o konstrukcji mieszanej, górnopłat z trójdzielnym płatem typu „parasol". Aby ułatwić składanie płata, jego część nadkadłubowa (baldachim) była ukośna, co powodowało, że prawe skrzydło zamocowane było niżej od lewego — w widoku z przodu wyglądało to nieco groteskowo. Taka konstrukcja pozwalała jednak na dotrzymanie warunku zmieszczenia samolotu w pojemniku bez rozdzielania skrzydeł — po złożeniu zachodziły one na siebie jak nożyce. Pływaki mocowane były do kadłuba na łatwo demontowalnych zastrzałach. Napęd stanowił silnik Hirth HM 501 A o mocy 160 KM. Był to czterocylindrowy rzędowy silnik tłokowy w układzie odwróconym (wiszące cylindry). Napędzał on nieprzestawialne dwułopatowe śmigło drewniane.

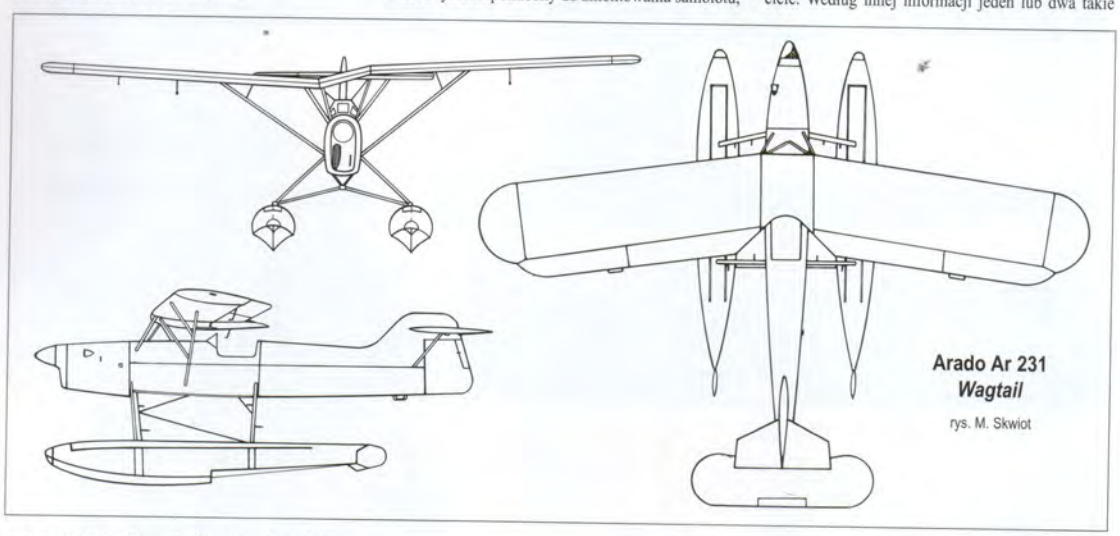
Pierwszy egzemplarz oblatano w początkach 1941 roku. W trakcie prób okazało się, że wątły wodnosamolocik ze słabym silnikiem ma duże problemy ze startem już przy wietrze wiejącym z prędkością 20 węzłów (37 km/h). Wiatry o tej szybkości na północnym Atlantyku wieją nawet przy dość dobrej pogodzie, poza tym nawet przy mniejszym wietrze decydująca okazała się wysoka martwa fala, występująca na tym akwenie dość często — nawet przy bezwietrznej pogodzie — uniemożliwiając start z powierzchni wody.

Innym czynnikiem, niekorzystnie wpływającym na własności operacyjne zestawu *U–Boot*–wodnosamolot był czas potrzebny do zmontowania samolotu, wynoszący minimum dziesięć minut, podczas którego okręt podwodny musiał być wynurzony. Istniało wówczas niebezpieczeństwo wykrycia *U–Boota*, a nawet w przypadku zanurzenia się na czas, łączność z wodnosamolotem ulegała zerwaniu i zachodziła obawa jego utraty, gdyż zapas paliwa wystarczał mu maksymalnie na cztery godziny lotu przy prędkości ekonomicznej. W przypadku napotkania obcego samolotu Ar 231 był bezbronny — przy prędkości maksymalnej 170 km/h był łatwym łupem nawet dla samolotu patrolowego, posiadającego na pokładzie jakąś „sikawkę", choćby małego kalibru.

Ponadto, w połowie 1943 roku *U–Booty* odnosiły bardzo duże sukcesy i to bez dodatkowego „oka", w postaci własnego samolotu. Sprawę załatwiały duże samoloty patrolowe Fw 200 *Condor* oraz łodzie latające BV 138, posiadające dużo lepsze osiągi — w tym bardzo długi czas przebywania w powietrzu. Inną pomocą był oddział kryptologiczny *xB–Dienst*, który potrafił odczytywać alianckie kody konwojowe i tym samym znał ich szczegółową marszrutę.

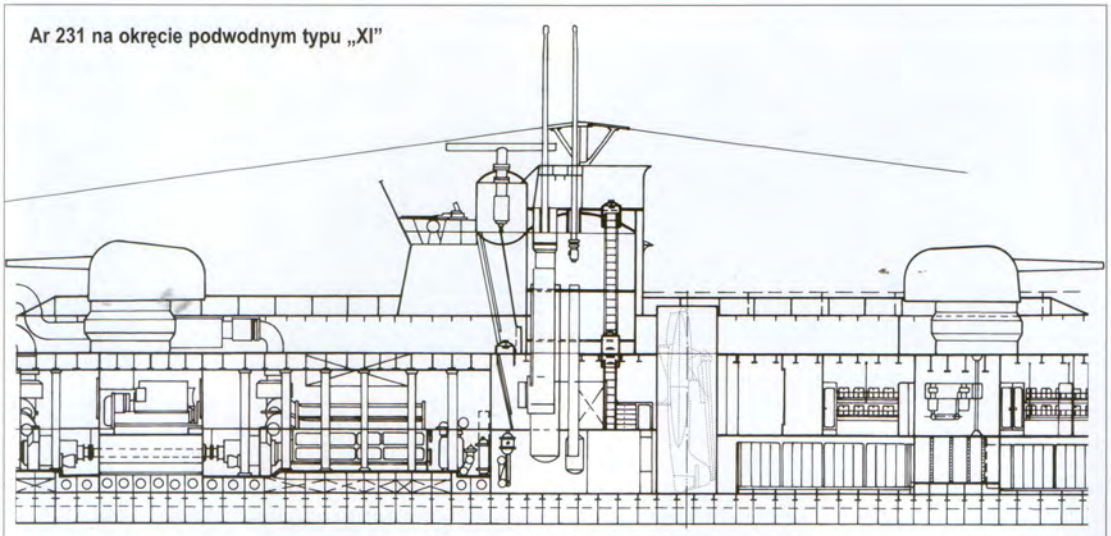
Wszystkie te przyczyny legły u podstaw decyzji o definitywnym przerwaniu dalszych prac rozwojowych samolotu Ar 231.

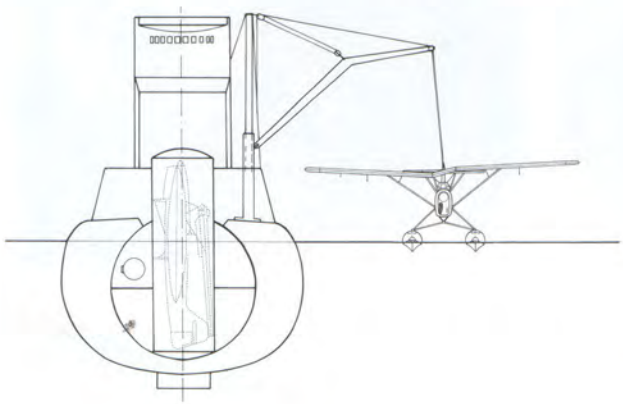
Zmontowano pewną ilość Ar 231 — być może nawet wszystkie sześć, lecz nigdy nie operowały one z pokładów okrętów podwodnych, są natomiast informacje świadczące, że jeden lub dwa wodnosamoloty tego typu były użyte przez niemieckie niszczyciele. Według innej informacji jeden lub dwa takie



Arado Ar 231 *Wagtail*. Po prawej rozłożony samolot w widoku z boku, poniżej złożony w widoku od przodu.

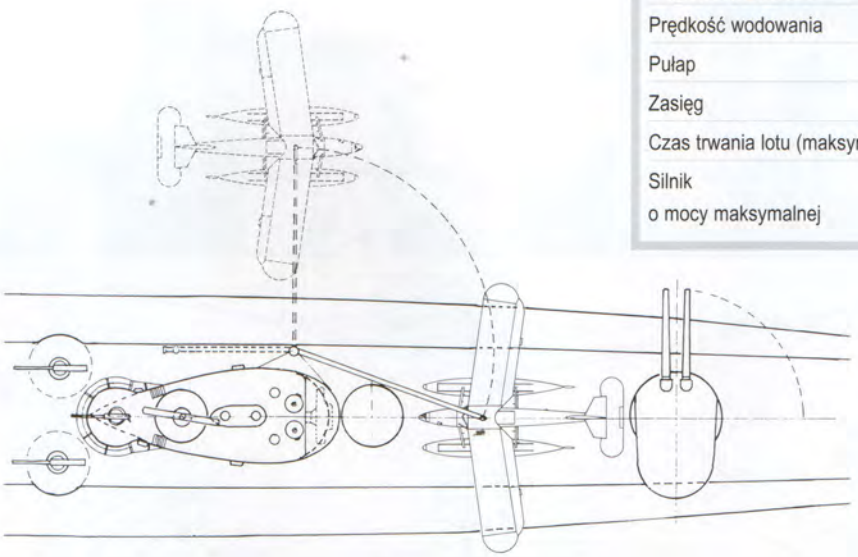
Ar 231 na okręcie podwodnym typu „XI"



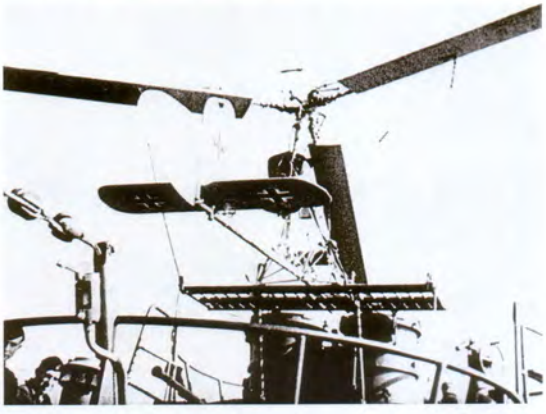


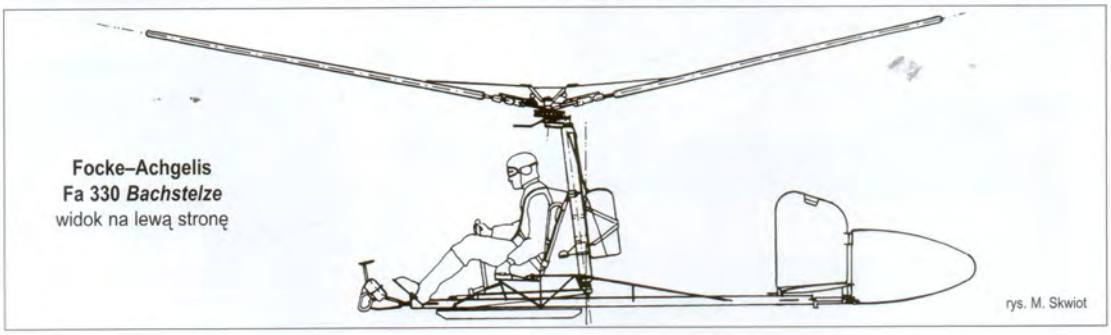
Dane techniczne
Ar 231 *Wagtail*

Rozpiętość	10,18 m
Długość	7,81 m
Wysokość	3,12 m
Powierzchnia nośna	15,2 m^2
Masa własna	833 kg
Masa całkowita	1050 kg
Prędkość maksymalna na wysokości 0 m	170 km/h
Prędkość przelotowa	130 km/h
Prędkość wodowania	80 km/h
Pułap	3000 m
Zasięg	500 km
Czas trwania lotu (maksymalny)	4 h
Silnik	Hirth HM 501A
o mocy maksymalnej	160 KM



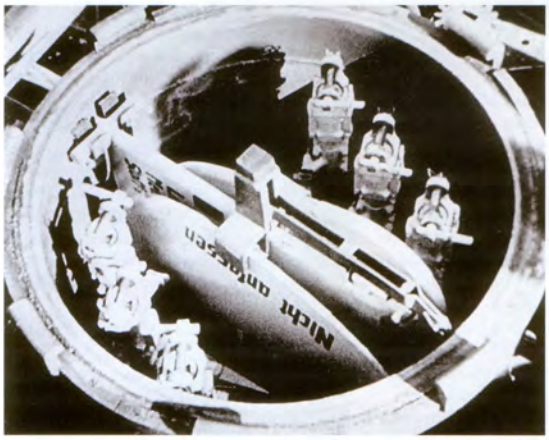
rys. M. Skwiot





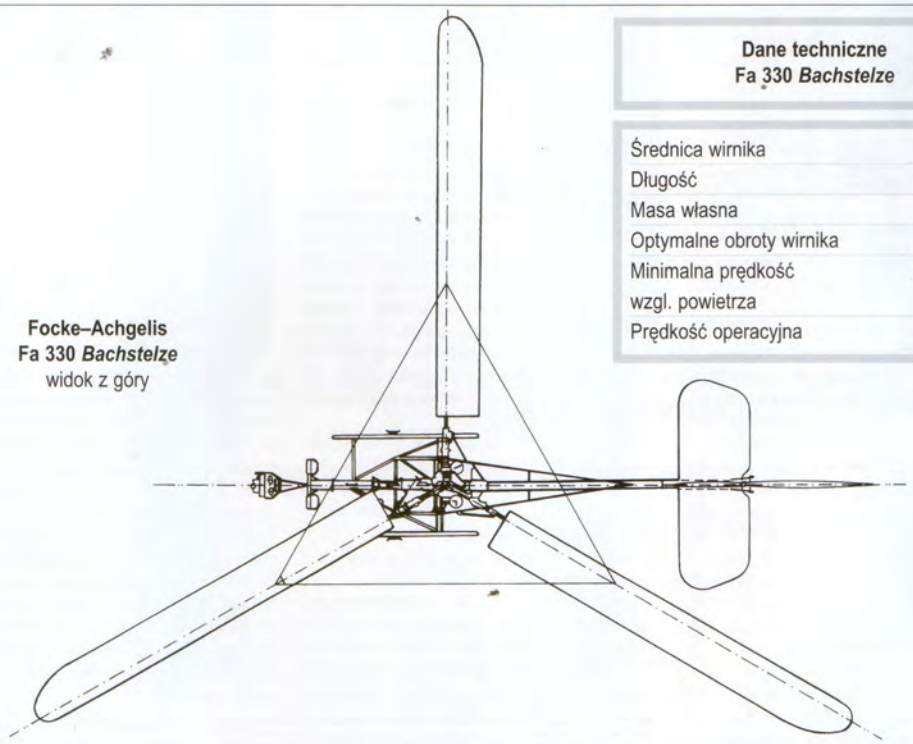
Focke–Achgelis
Fa 330 *Bachstelze*
widok na lewą stronę

rys. M. Skwiot



Na tej i na sąsiedniej stronie: Kolejne fazy montażu wiatrakowca Fa 330 *Bachstelze* na pokładzie *U–Boota*.
Na sąsiedniej stronie u góry widoczne jest wyjmowanie elementów Fa 330 z pojemników, pośrodku — montaż kadłuba i usterzenia, u dołu po lewej — montaż i regulacja łopat wirnika (pilot już zajął miejsce w fotelu!), zaś u dołu po prawej — zmontowany wiatrakowiec na rufowym podeście kiosku. Na tej stronie u góry pokazano kolejne fazy startu *Bachstelze*; na lewym zdjęciu wiatrakowiec jest jeszcze przytrzymywany przez członków załogi *U–Boota*, na prawym zaś — już w powietrzu. Po lewej otwarty pojemnik, w którym widoczne są złożone płaty wirnika i usterzenie.

Focke–Achgelis
Fa 330 *Bachstelze*
widok z góry



Dane techniczne
Fa 330 *Bachstelze*

Średnica wirnika	7,31 m
Długość	4,42 m
Masa własna	82 kg
Optymalne obroty wirnika	205/min
Minimalna prędkość wzgl. powietrza	27,5 km/h
Prędkość operacyjna	40 km/h

rys. M. Skwiot

Start wiatrakowca Fa 330 z platformy kiosku *U–Boota*. Próby przeprowadzano na Morzu Bałtyckim.

wodnosamoloty miał zabrać ze sobą w swój korsarski rejs niemiecki krążownik pomocniczy ***Stier (Schiff 23)***, lecz podano, że nie użyto żadnego z tych wodnosamolotów w trakcie tej operacji. Z kolei inne źródło podaje, że ***Stier*** został wyposażony w dwa takie wodnosamoloty i dokonano tylko jednej próby użycia Ar 231. Samolot musiał być maksymalnie odciążony — wymontowano z niego praktycznie wszystko, co dało się wymontować oraz zabrano tylko 25% zapasu paliwa. Dopiero w tym stanie samolot oderwał się od powierzchni wody i odbył półgodzinny lot. Te perturbacje zaważyły o rezygnacji z dalszego wykorzystywania Ar 231 przez *Stiera*.

Nie był to jednak koniec starań o wyposażenie niemieckich okrętów podwodnych w „*U–Bootsauge*" („oko *U–Boota*"). Niektóre *U–Booty* operowały na rozległych akwenach południowego Atlantyku i Oceanu Indyjskiego, charakteryzujących się rzadką siecią szlaków żeglugowych i, co ważniejsze, znacznie bezpieczniejszych niż północny Atlantyk i wody wokół Wielkiej Brytanii, najeżone radarami i jednostkami patrolującymi na wodzie i w powietrzu.

W początkach 1942 roku kierownictwo *Kriegsmarine* zwróciło się do firmy Focke Achgelis w Laupheim z pytaniem o możliwość skonstruowania lekkiego wiropłata bez własnego napędu. Wybór oferenta nie był przypadkowy — firma ta była znana do tej pory z pionierskich prac nad śmigłowcami oraz wiatrakowcami i posiadała największe doświadczenie w tej materii.

W wyniku prac projektowych powstał niewielki i tani wiatrakowiec, w którym prędkość poziomą, potrzebną do uzyskania siły nośnej na łopatach wirnika zapewniał sam *U–Boot*, idąc po powierzchni z prędkością co najmniej 18 węzłów. Oznaczono go Fa 330; nadano mu również nazwę: *Bachstelze* (Pliszka).

Konstrukcja wiatrakowca była lekka i prosta. Składał się on ze stalowej pionowej rury, będącej kolumną trzyłopatowego wirnika z głowicą, dolnej poziomej rury–belki — również stalowej, do której mniej więcej w połowie długości mocowano przegubowo kolumnę wirnika. Pozioma belka zakończona była usterzeniem, które nie zawierało sterów wysokości, za to posiadało stosunkowo duży ster kierunku. Przed kolumną wirnika znajdował się fotel pilota.

Najistotniejszą (i najokazalszą) częścią był sam wirnik. Składał się bowiem z trzech jednakowych łopat o profilu niemal symetrycznym i długości 3,6 m. Cięciwa łopaty wirnika wynosiła 300 mm. Była ona skonstruowana na bazie pojedynczego rurowego dźwigara o średnicy zewnętrznej 32 mm, na który były „nanizane" w odstępie ok. 125 mm sklejkowe grube żeberka. Każde co ósme żeberko miało konstrukcję wzmocnioną metalem. Krawędź natarcia łopaty wyprofilowana była ze sklejki, sięgającej aż do dźwigara, a całość kryta była płótnem. Optymalny kąt zaklinowania łopat, mierzony w odległości 2,1 m od osi wirnika wynosił 2°45'. Istniała możliwość ustawienia innego kąta zaklinowania — dokonywano tego na pokładzie *U–Boota* — dokręcając lub popuszczając specjalne śruby regulacyjne. Aby nie powodować szkodliwych wibracji, tolerancja wykonania i wyważenia łopat była bardzo wysoka.

Łopaty mocowane były do piasty, która zamocowana była na trzpieniu obrotowym, łożyskowanym w wychylnej płycie na kolumnie wirnika. Wychylna płyta mogła pochylać się do przodu i do tyłu oraz poprzecznie, sterowana układem cięgien i dźwigni, poruszanych konwencjonalnym drążkiem sterowniczym, który był obsługiwany przez pilota. Łopaty miały przeguby poziome, ograniczone gumowymi ogranicznikami. Łopaty mogły zwisać w dół, lecz zwis ten był ograniczony z kolei przez linki, zamocowane na szczycie piasty. Na trzpieniu, poniżej przegubów, zamocowane było koło, na które nawinięta była linka, pomagająca we wstępnym rozpędzeniu wirnika. Do przedniego krańca poziomej belki była zamontowana mała tablica przyrządów, na której znajdowały się: licznik obrotów wirnika, ciśnieniowy wskaźnik prędkości i wysokościomierz. Do poruszania sterem kierunku służył konwencjonalny orczyk. Całości dopełniały małe płozy, na których spoczywał cały wiatrakowiec oraz przyspawane usztywnienia belki poziomej.

Cały „samolocik" mieścił się w dwóch różnych walcowych wodoszczelnych pojemnikach. Największy z nich mieścił złożony wirnik, w drugim mieścił się „kadłub", układ sterowania, fotel pilota, tablica przyrządów, płozy i usterzenie.

Montaż i demontaż całości przy sprzyjających warunkach zajmował około trzech minut.

Po zmontowaniu wiropłat stawiany był na tylnej platformie kiosku, pilot zajmował miejsce w fotelu, rozpędzano ręcznie, przy pomocy koła z linką, wirnik i w momencie gdy „łapał" wiatr spowodowany szybkim ruchem *U–Boota*, „samolocik" popuszczano ze specjalnej windy na linie — podobnie jak latawiec. W linie holowniczej o długości 150 m umieszczony był kabel telefoniczny, który zapewniał łączność pomiędzy pilotem a *U–Bootem*. Długość liny pozwalała na osiągnięcie przez wiatrakowiec pułapu 120 m, co rozszerzało zasięg obserwacji do około 40 km. Na jednym z *U–Bootów* typu „VII" zamontowano doświadczalnie pojemniki na składany wiatrakowiec i przeprowadzono na Bałtyku próby operowania w warunkach morskich.

Wiadomości były różne — jeśli był to statek handlowy — *U–Boot* kierował się w jego kierunku, jeśli był to okręt wojenny — z reguły pędził już w stronę *U–Boota*, wykrywszy go wcześniej radarem. W tej sytuacji pozostawało tylko jedno — pilot odrzucał wirnik, który „wystrzelał" do góry wyciągając spadochron z pokrowca, a sam lądował wraz z resztą „samolotu" na spadochronie, który był przymocowany do kolumny wirnika. Zresztą pilot, wypinając pasy, którymi przypięty był do fotela i odczepiając linę od kadłuba, mógł odrzucić resztę wiatrakowca. Załoga *U–Boota* ze swej strony czym prędzej ściągała linę przy pomocy windy. Sama taka operacja była dość szybka, niemniej zajmowała kilka minut. W jednym przypadku dowódcy *U–Boota* czas ten wydał się zbyt długi i kazał odciąć wiszący za nim wiatrakowiec, a sam zarządził alarmowe zanurzenie. W ten sposób jeden z wiatrakowców dostał się w ręce Aliantów, i to wraz z pilotem.

W ramach produkcji licencyjnej, w zakładach Weser–Flugzeugbau w Hoykenkamp koło Bremy, zbudowano w sumie około 200 egzemplarzy Fa 330 *Bachstelze*. W trakcie produkcji zwiększono średnicę wirnika do 8, 53 m. Zamontowano ponadto małe kółka do płóz, ułatwiające lądowanie. Trening pilotów prowadzono w tunelu aerodynamicznym w Chalais–Meudon pod Paryżem.

Normalna prędkość obrotowa wirnika wynosiła 205 obr./min. Start Fa 330 w normalnych warunkach następował już po dziesięciosekundowym rozpędzaniu wirnika przez wiatr, wytwarzany przez idący maksymalną prędkością *U–Boot*.

Planowano również wersję rozwojową, oznaczoną jako Fa 336, zaopatrzoną w podwozie — i co najważniejsze — w silnik o mocy 60 KM (wg innych źródeł — 100 KM).

Wiropłaty te przeznaczono do zastosowania na *U–Bootach* typu „IX D2", rozwijających na powierzchni prędkość 19,2 węzła. Przy mniejszej prędkości pojawiały się kłopoty ze startem *Bachstelze*.

O zastosowaniu bojowym Fa 330 wiadomo bardzo niewiele — po prostu wszystkie *U–Booty*, posiadające na pokładzie te wiropłaty, zostały zatopione wraz z załogami. Według niektórych źródeł wiadomo, że **U 861** wykorzystywał Fa 330 na Oceanie Indyjskim w pobliżu Madagaskaru.

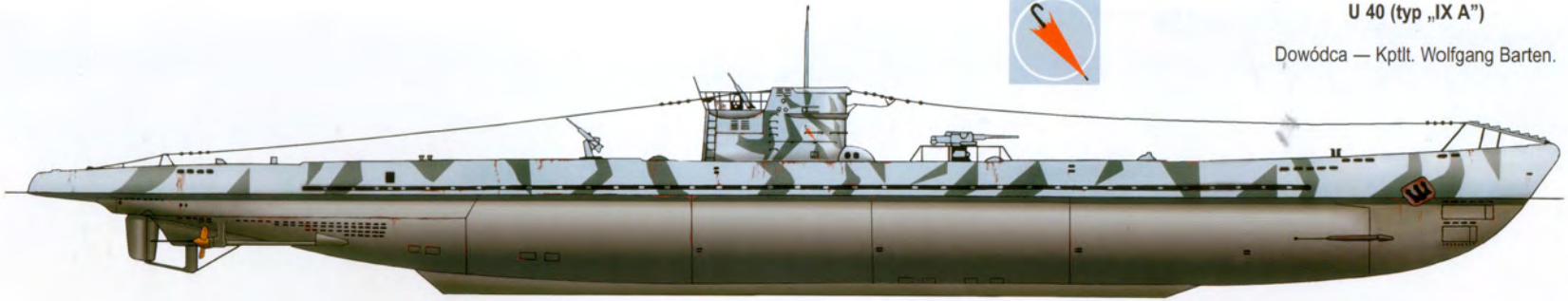
Wiadomo również o pewnych „transakcjach handlowych" z udziałem *Bachstelze* — w Penang na Malajach w 1943 roku (gdzie Japończycy pozwolili założyć bazę *U–Bootów*) „przehandlowano" jeden Fa 330 za jeden mały japoński wodnosamolot. Podobną transakcję zawarto w Surabai na Jawie, gdzie również znajdowała się baza niemieckich *U–Bootów*, wymieniając jeden Fa 330 na japoński wodnosamolot, mający wspomóc dwa Ar 196 (?) w patrolowaniu wód wokół tej bazy.

Rozdział opracował ***Adam Jarski***
(wszystkie zdjęcia ze zbiorów Autora)

Godło U 40

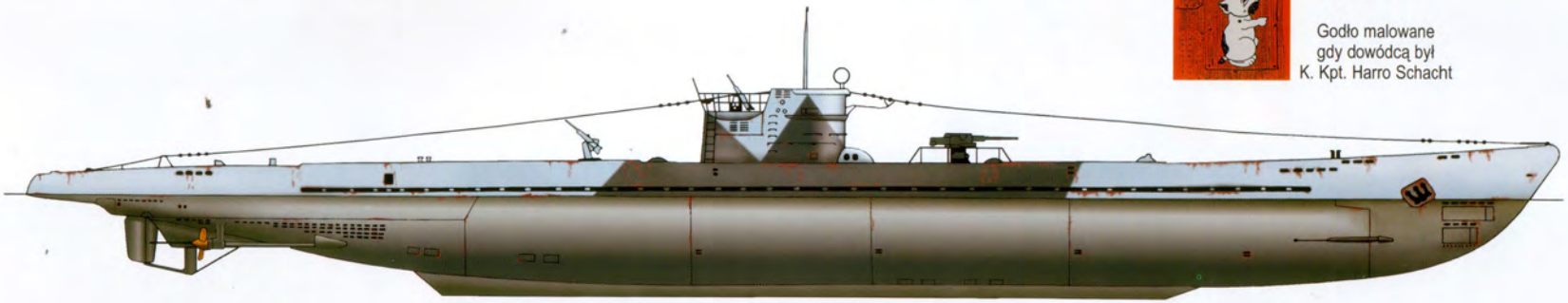
U 40 (typ „IX A")

Dowódca — Kptlt. Wolfgang Barten.



Godło U 507

Godło malowane
gdy dowódcą był
K. Kpt. Harro Schacht



U 507 (typ „IX C")

operujący z zachodniego wybrzeża Francji.
Dowódca — K. Kpt. Harro Schacht.

ISBN 83-86208-88-0

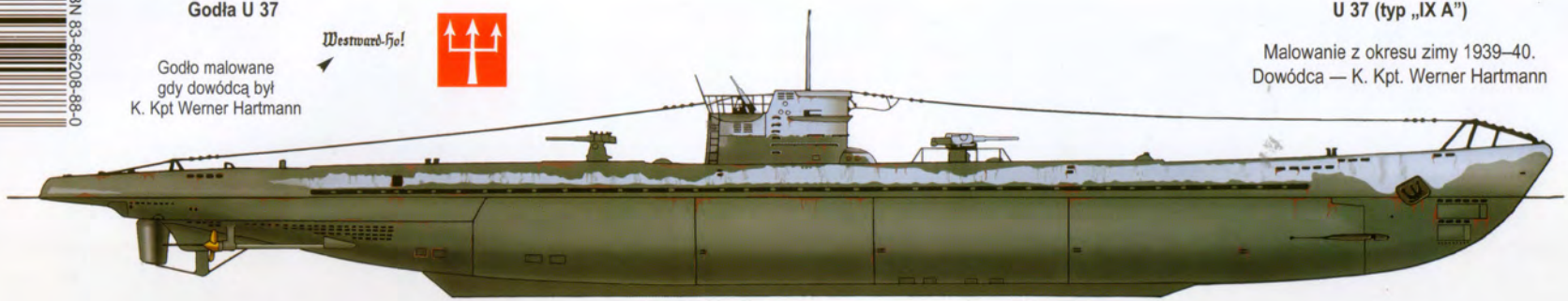
Godła U 37

Godło malowane
gdy dowódcą był
K. Kpt Werner Hartmann

Westward-Ho!

U 37 (typ „IX A")

Malowanie z okresu zimy 1939–40.
Dowódca — K. Kpt. Werner Hartmann



U 532 (typ „IX C/40")

z wieżą typu „Turm II".
Dowódca — K. Kpt. Otto-Heinrich Junker

Godło U 163

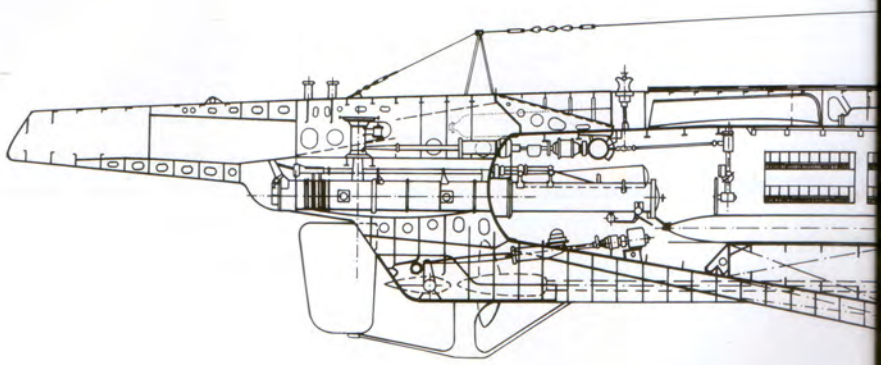
Godło 10. U–Fl.

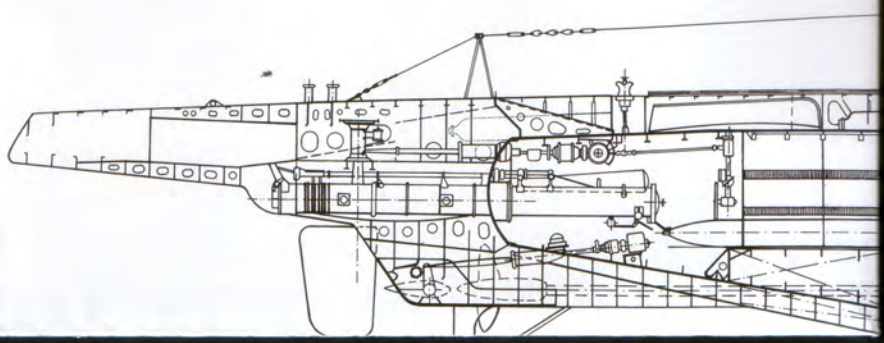
Godło U 164

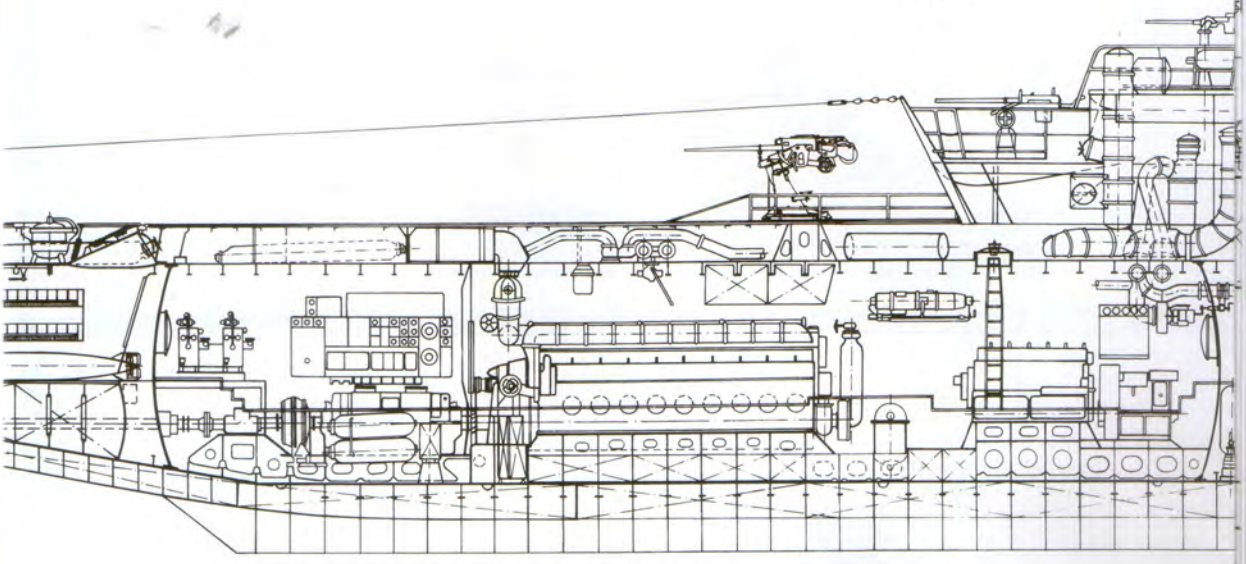
Godło U 532

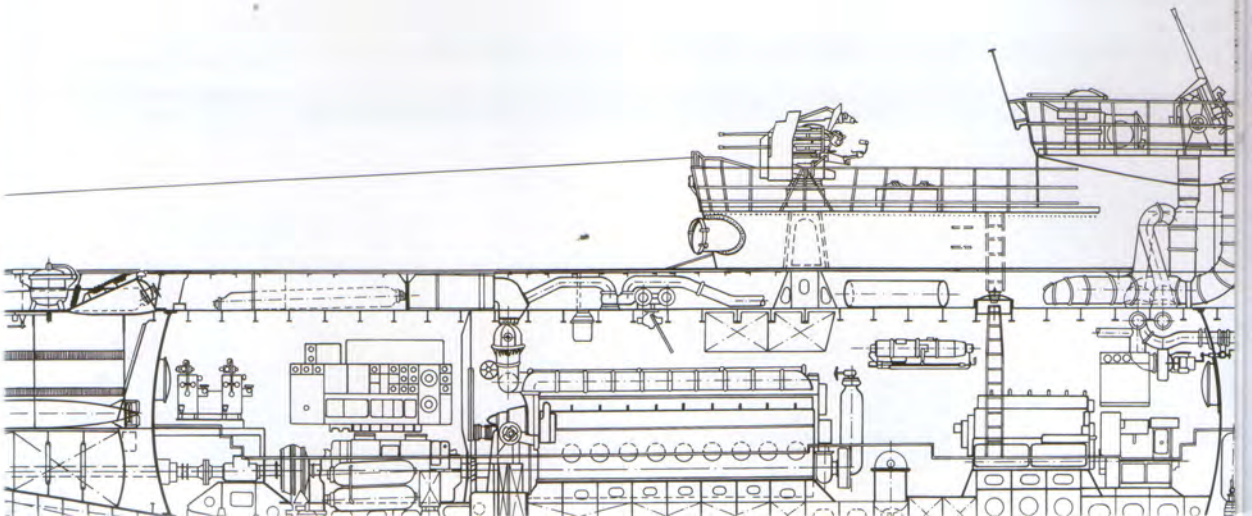
ARKUSZ 1

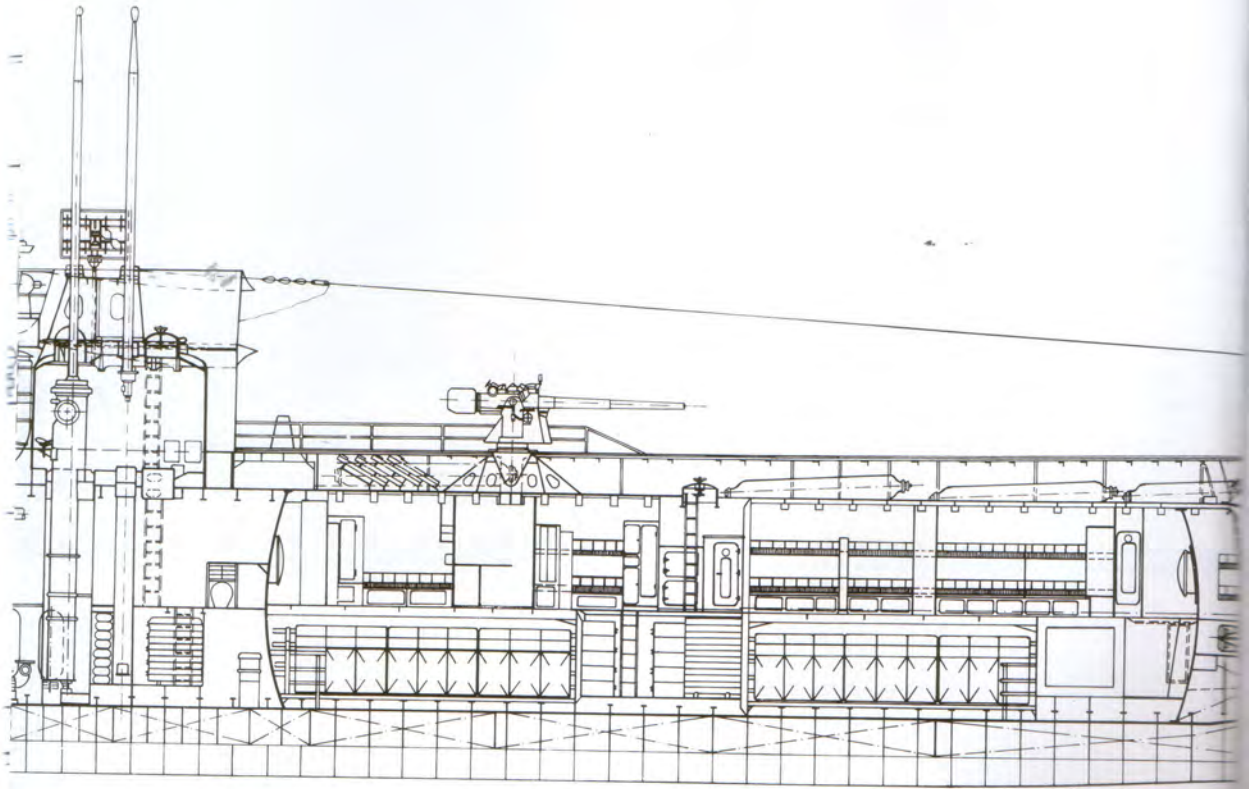
Opracował i kreślił: M. Skwiot

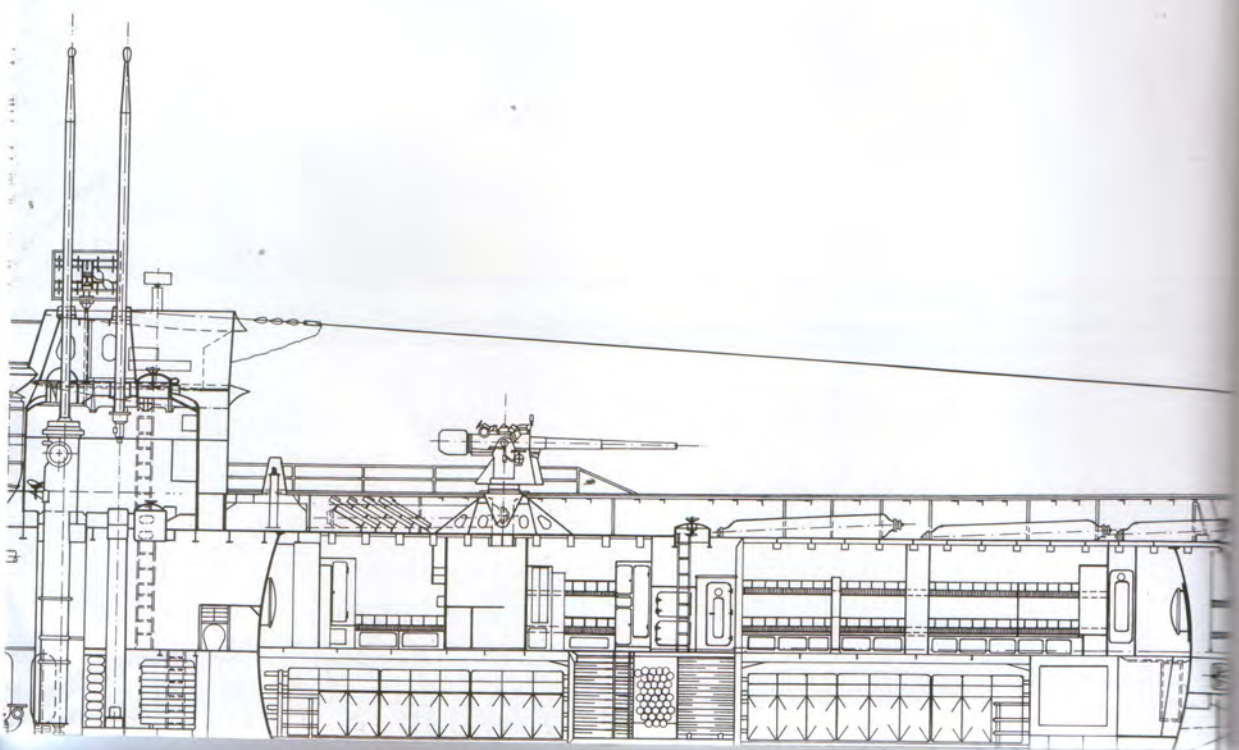




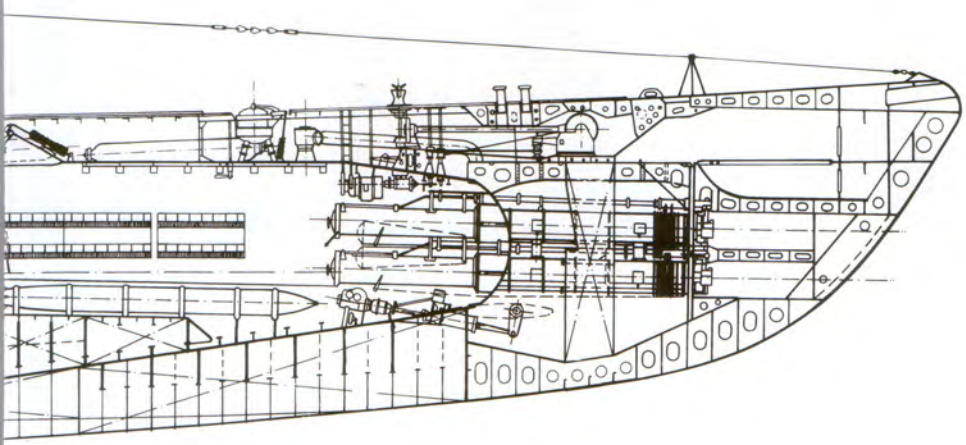




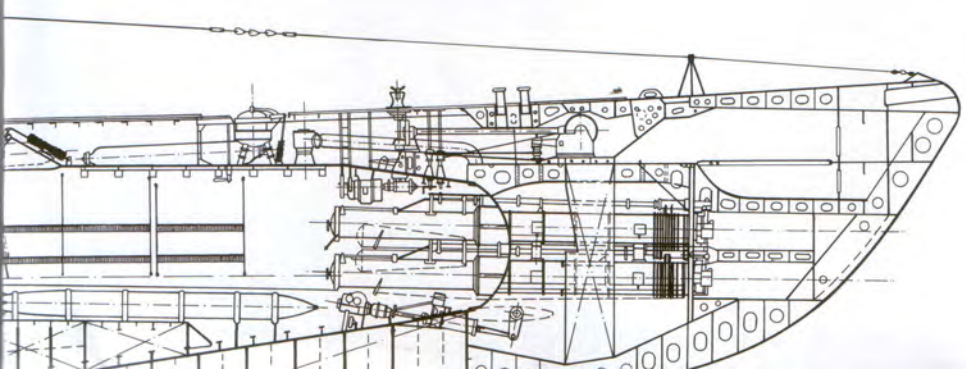


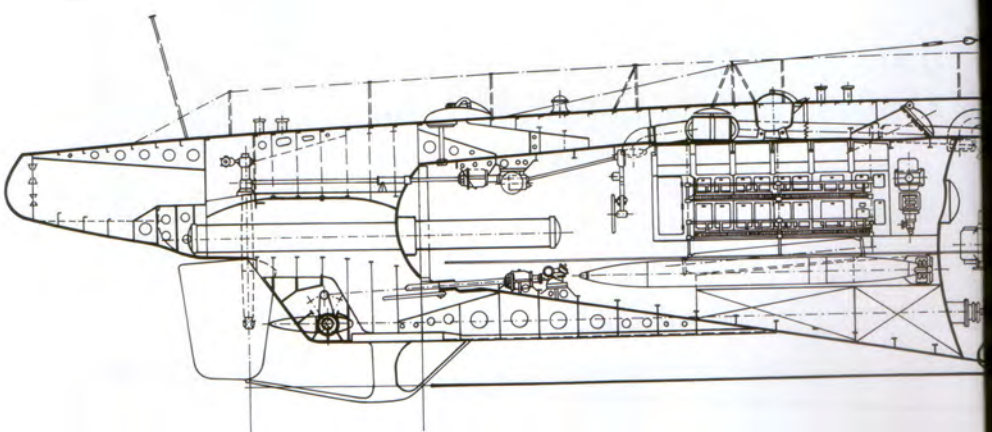


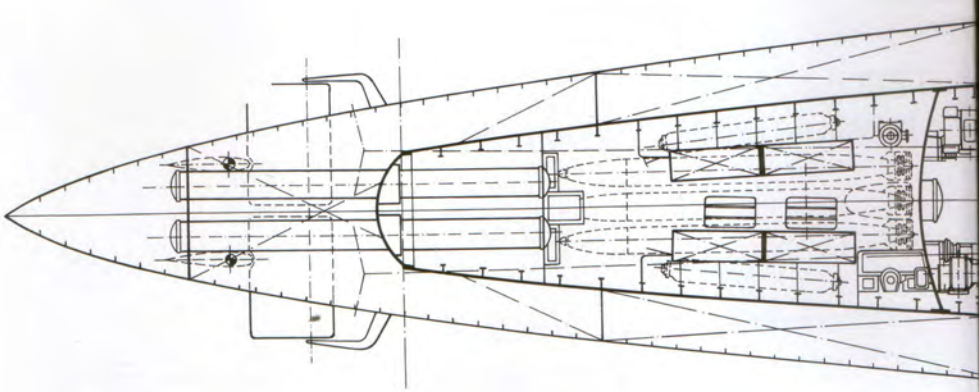
Przekrój jednostki typu „IX D2”
(wczesna wersja z kioskiem TURM II)

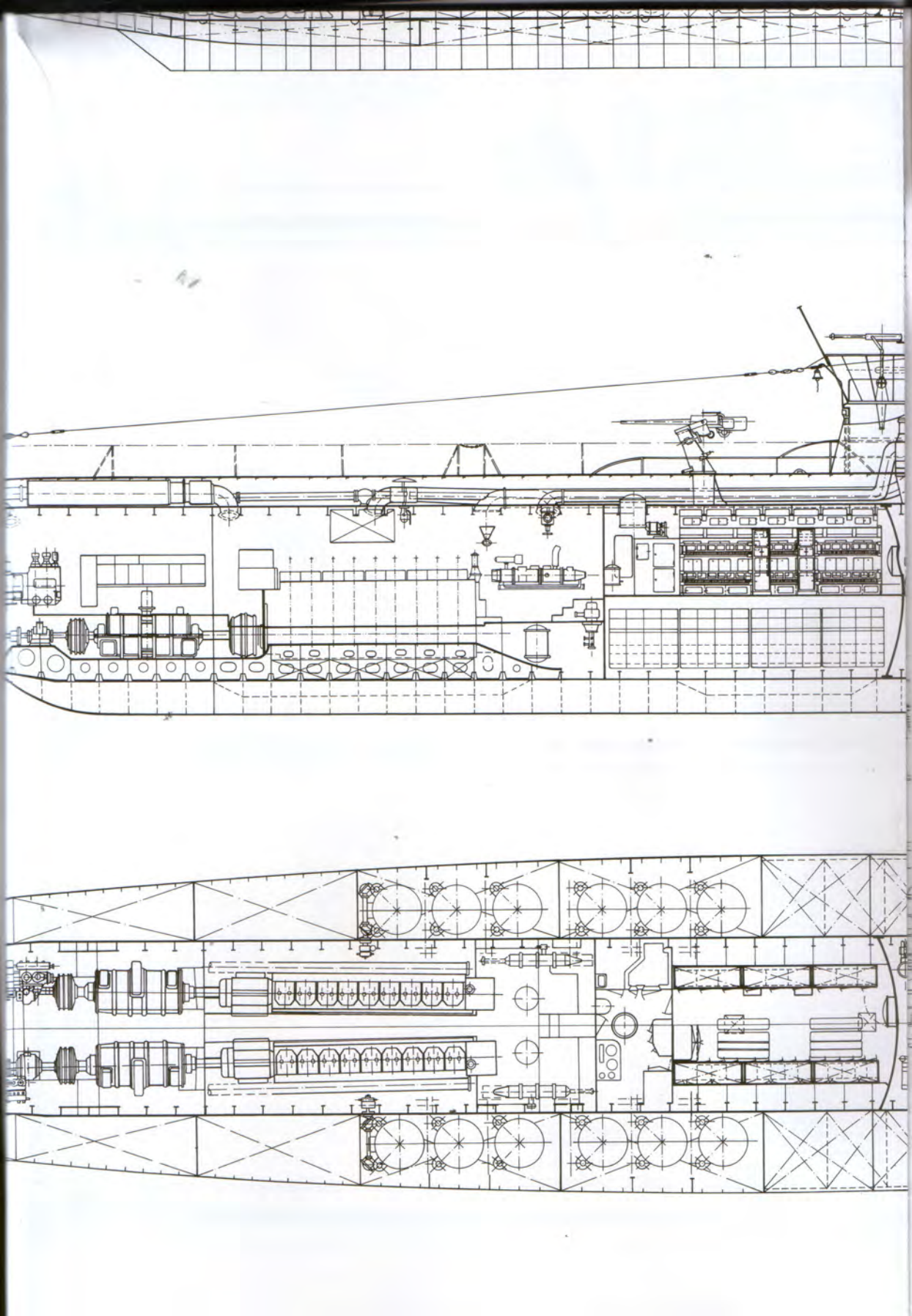


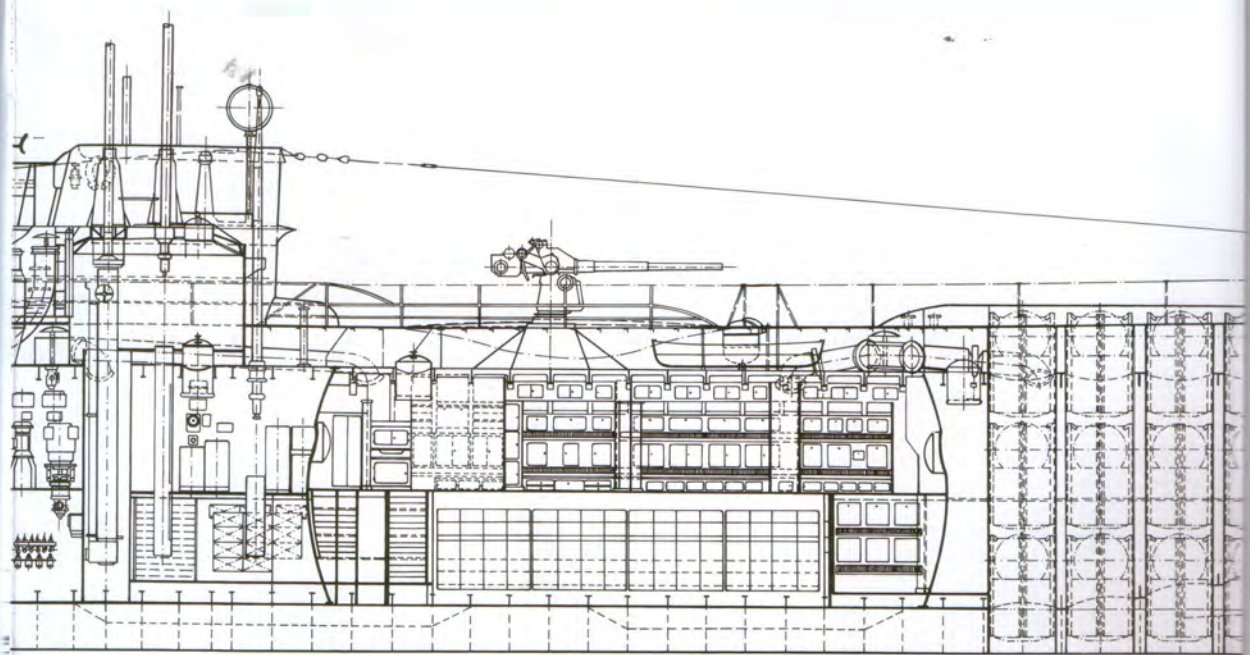
Przekrój jednostki typu „IX D2” po modernizacji
(dodana platforma uzbrojenia plot. — kiosk TURM IV), 1943/44 rok

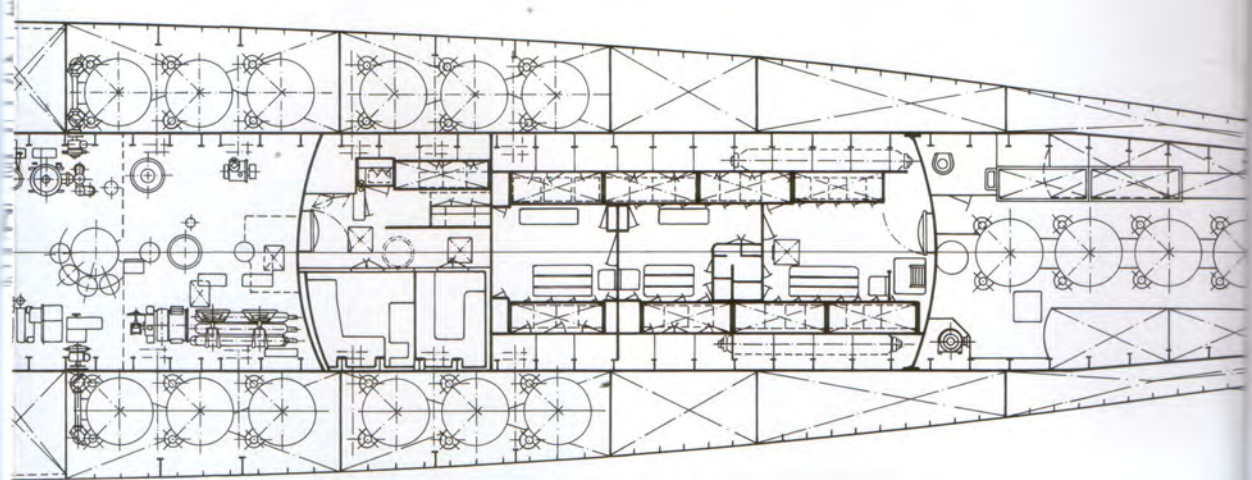




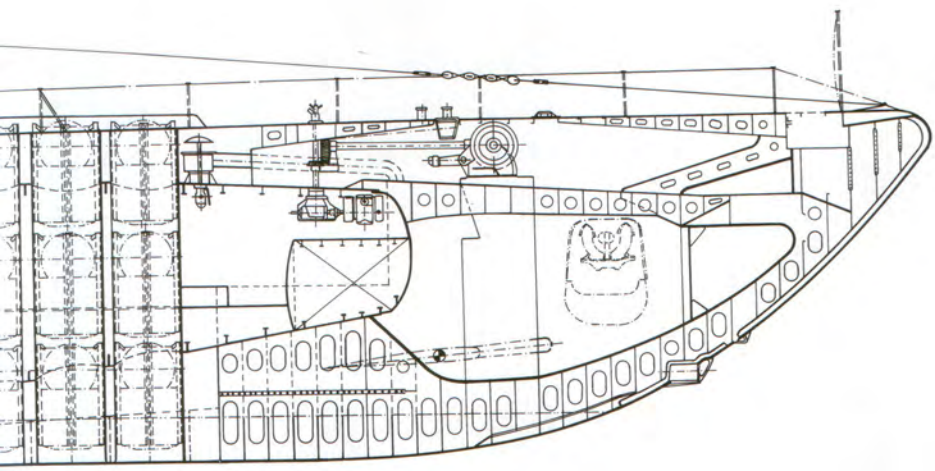


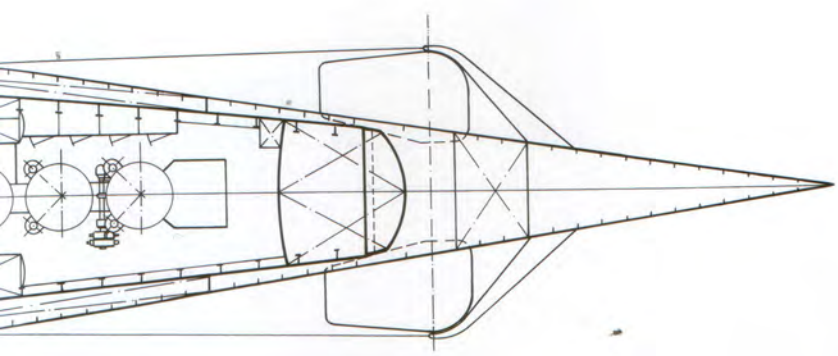






Przekrój jednostki typu „X B”



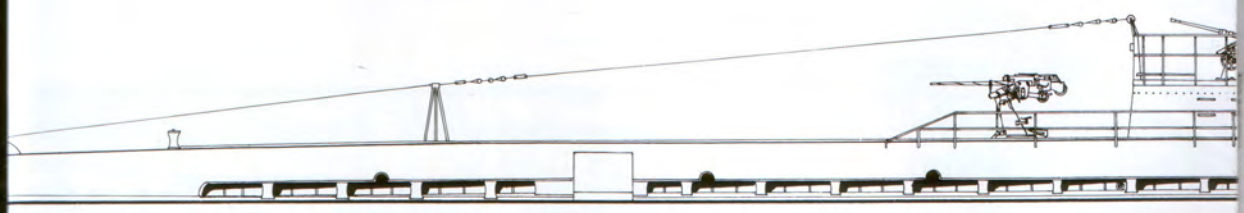


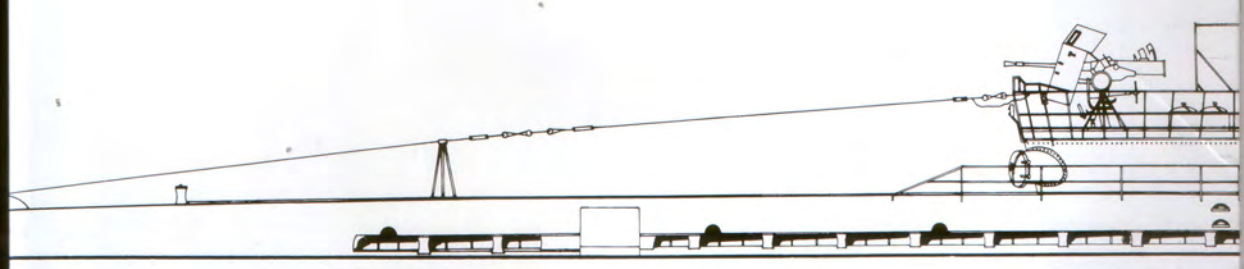
Skala 1 : 125

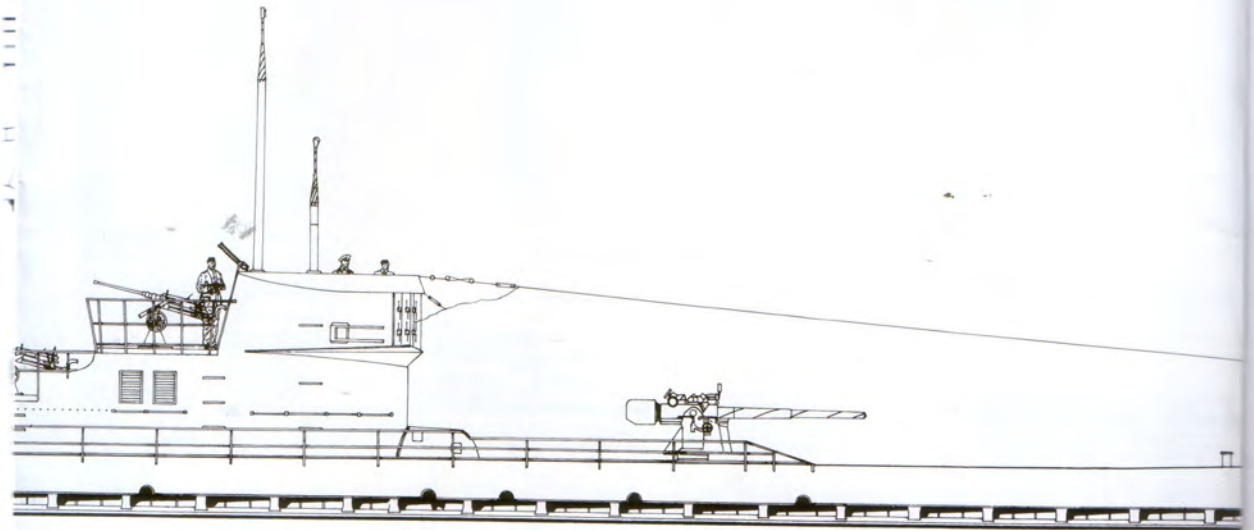
ARKUSZ 2

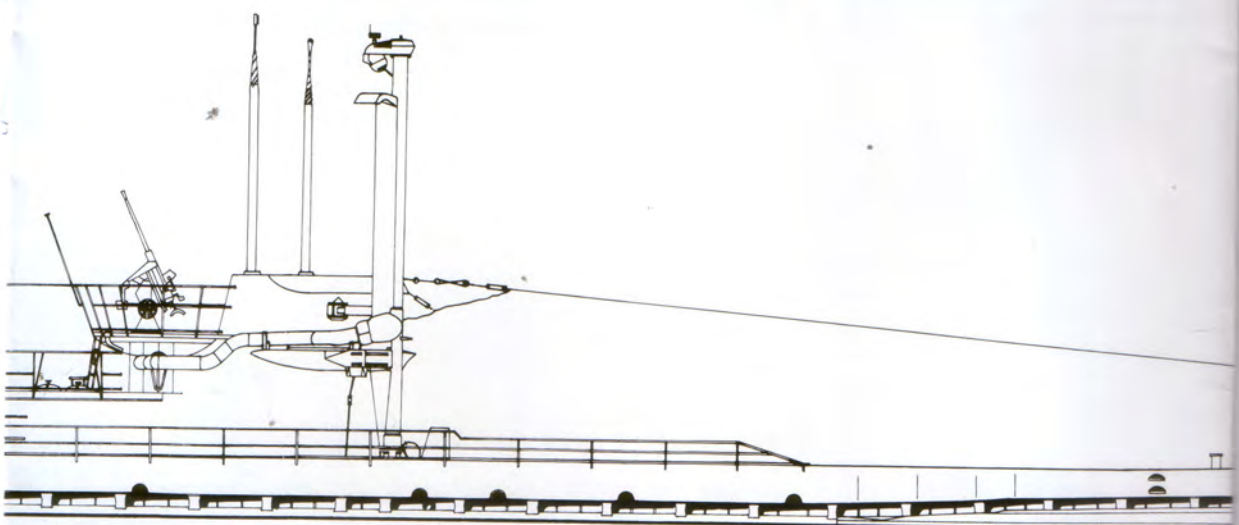
Opracował i kreślił: W. Trojca

Skala 1 : 125



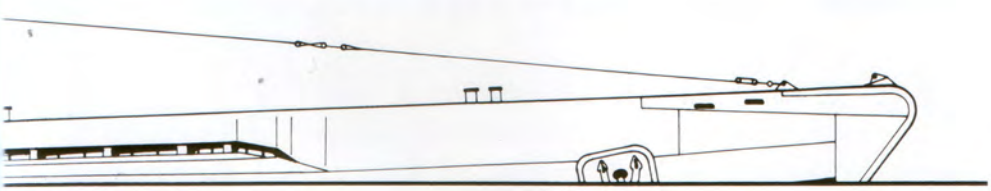




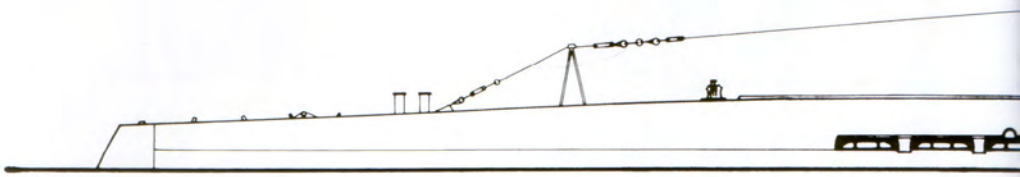


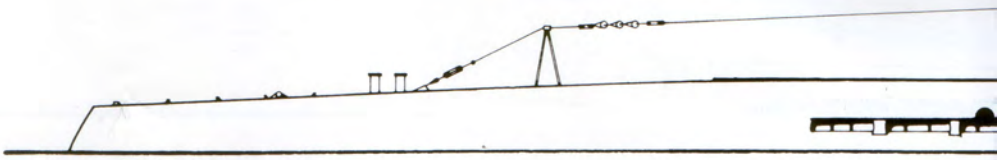
U 532 (typ „IX C/40")
z kioskiem TURM II, wygląd z 1943 roku

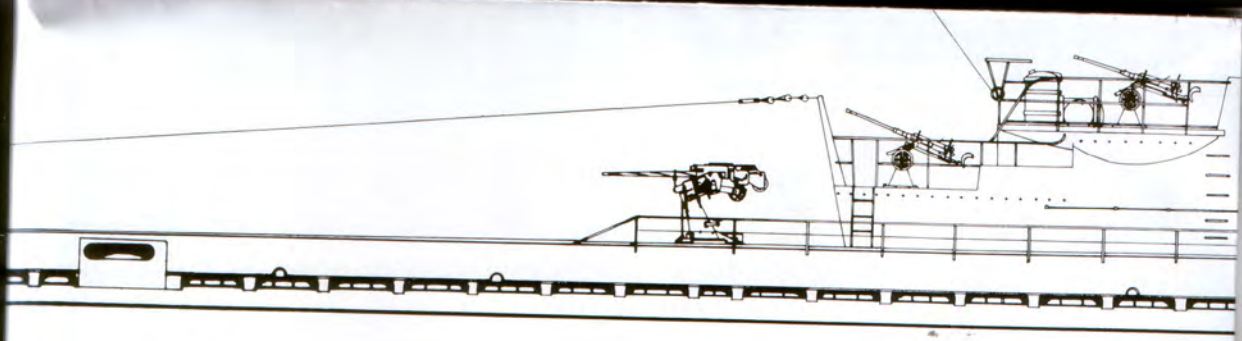
U 803 (typ „IX C/40")
z kioskiem TURM IV, wygląd z 1945 roku

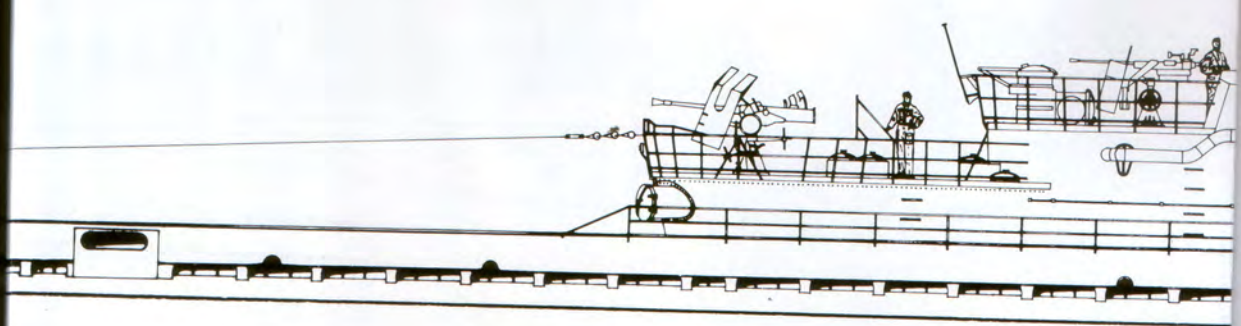


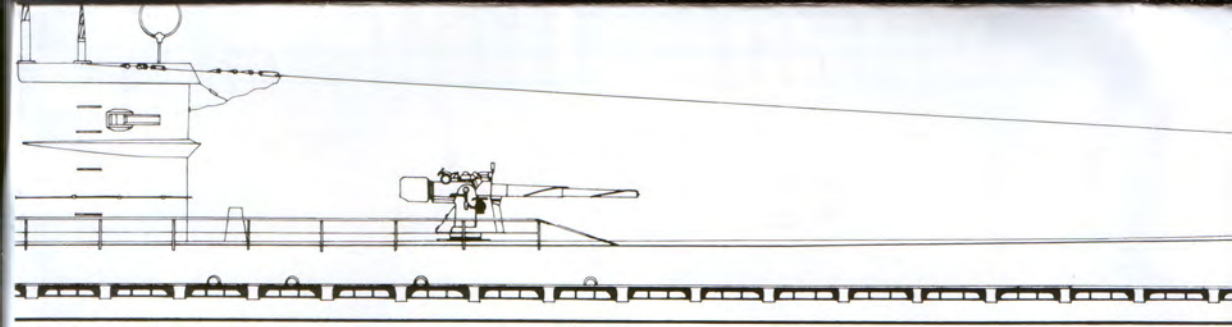
U 847 (typ „IX D2")
z kioskiem TURM II z Fa 330 *Bachstelze* na uwięzi, wygląd z 1943 roku

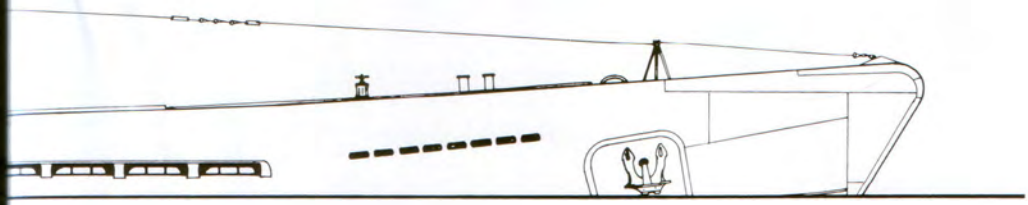




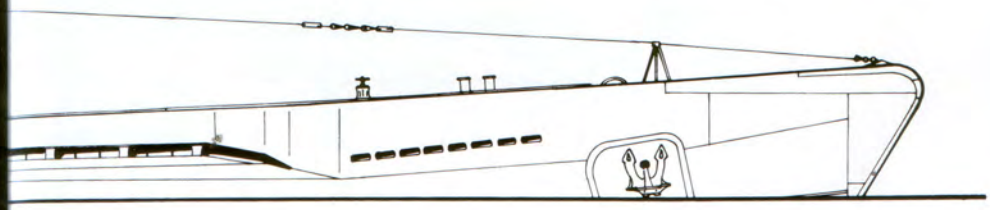








U 873 (typ „IX D2")
z kioskiem TURM IV, wygląd z 1944 roku



U 873 (typ „IX D2")
z kioskiem TURM IV, wygląd z 1945 roku